

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Sonett virus in Belgium
- E10/95 oktän
- Sonetthändelser i Syd
- Club Sonett Swedens medlemskarta



4

2021

Från ordförandens skrivbord



Vårt 40 åriga jubileums års- och vårmöte blev i år istället ett års- och höstmöte i Västerås den 21 augusti. Det var väl arrangerat av vår avgående ordförande Johann Schemat och vår klubbmästare Johan Brusewitz med hjälp av respektive fruar Britta och Maria. I skrivande stund så har vi haft ett styrelsemöte efter årsmötet och där lades riktlinjerna upp för nästa års- och vårmöte som preliminärt kommer att ske i Skåne på Österlen.

Boka redan nu upp i era kalendrar års- och vårmöte i Skåne som är lagt till Kristihimmelsfärdshelgen så att så många som möjligt kan ta sig till Skåne och vara med på årsmötet med tillhörande utflykt som preliminärt kommer att ske lördag den 28 maj 2022. Mer information kommer när allt är spikat.

Som ny ordförande så är det en del att ta in från alla som varit styrelsen trogen i många år men jag kan kort förmedla att klubben jobbar vidare med olika reservdelsprojekt och ett stort sådant som har kommit i mål är nytillverkningen av bakrutorna till Sonett II och V4:an som varit slut på lager nu en tid.

Såg i Sonettvärlden 1/84 att man var orolig för den blyfria bensinen och nu, 37 år senare är det samma oro för E10, det är politiskt livsfarligt att påstå något men jag kommer i alla fall att ha så lite etanol som möjligt i bränslesystemet inför vintervilan för vår Sonett.

Nr 1 av Sonettvärlden 1981 bestod av 5 sidor och i dag är tidningen på 36 sidor. Hjälp gärna till att få en levande tidning från alla håll av världen genom att skicka in några rader och bilder från en utflykt, projekt eller annan Sonettrelaterad händelse till vår trogne redaktör Jan-David Skavén på jdskaven@gmail.com



Klubbens adress

Annelie Blom
073-242 24 33
alibo@telia.com

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinthundsv. 87, 128 62 Sköndal
070-606 44 35
jdskaven@gmail.com

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 070-564 02 01
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22
Lennart Björk, Alingsås 0708-10 70 70
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

Omslagsbild

Ska vi avslöja att mannen i tomtedräkten är Andy Hutzel som önskar oss en god jul bredvid sin Sonett V4 i Eagle River, Alaska.

Styrelsen

Roine Blom, Ordförande
070-896 59 03
roine.blom@telia.com

Jan-David Skavén, redaktör
070-606 44 35
jdskaven@gmail.com

Annelie Blom, sekreterare
073-242 24 33
alibo@telia.com

Johnny Johansson, kassör
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
070-212 72 22

Berndt Eliasson, layout
073-035 54 03
ble@brevet.se

Per-Gunnar Björck, suppleant
070-454 62 69
pjbjorck@gmail.com

Per Jansson, reservdelsförvaltare
0240-767 46
peja10@telia.com

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant
076-769 99 15
bo@sehlberg.net

Johan Brusewitz, klubbmästare
070-559 12 20
brusewitzjohan@gmail.com



Nästa nummer av **SONETT VÄRLDEN** beräknas utkomma i slutet av februari
Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari

Sonett virus in Belgium

Bert Van Rossen



My name is Bert Van Rossen and I live in Belgium. The most of my underneath letter already appeared in the newsletter "Vintage Views" of the Vintage Saab Club of North America. Your editor of Sonettvärlden; Jan-David Skavén thought that this would also be a good article for Sonettvärlden. So, he kept on asking me if he could use it as well. After reading the letter I rewrote some parts because I wanted to make it even better. The more you rewrite something, the better it gets, especially when English is not your native tongue. I hope you enjoy this story about the love for a little Sonett.

In the late 90s, I first saw a Sonett on a local car show. It was a yellow Sonett III and I immediately fell in love with the beautiful lines of the car. The car made such an impression on me that on the same car show I immediately bought a book about the Sonett. To my surprise I discovered in that book that there existed as well a Sonett II. And this car was even prettier. I especially loved the odd things about it. The awkward bulge, out of center, on the nose (V4). The bulges on the door where you would expect door handles...but the chrome door handle still is on top of that bulge... From that day it became my dream car.

My father is a car enthusiast as well and I kept on rattling about a Sonett.

Through the local Saab club, I learned that there was already somebody who imported a 1969 in Belgium. He had at that time the only Sonett in Belgium. It was #1362. After some phone calls, the owner allowed us to visit him to see his car. That is when I first saw a Sonett II in the flesh. I loved it even more! Even though it was a restoration project. Fast forward to 2021: this person still owns #1362 and he finished the restoration in 2019 after more than 20 years working on it. I recently saw the car again and I have to say that it was one of the most beautiful Sonetts I have ever seen. For me this person is a Sonett-hero and I can only admire his perseverance. By accident I also found back in a copy of Nines Magazine of August 1996 the original advertisement of his car on which he bought the car.

Rewind to the 90s and the desire was set then. Since I was still in high school at that time (commercial engineering), I could not travel a lot due to frequent school tests. I convinced my father to fly to Montreal to check out a Sonett. It was a white one. During the travel my father bought #1653 (original yellow, but sprayed in white). I was thrilled when I went to the port of Antwerp to pick up the car. She was a real beauty although the condition was



not that great. But I started working on it and gradually she became a very beautiful car. I completed her with all original parts. In the end I was very proud to have my Sonett.

But then I fell in love. A friend visited the USA and brought me a Hemmings Motor News. In there, was an ad for #1599, stating that the car only had 10,000 original miles. I immediately called the guy and he sent over some pictures. The car was so beautiful in blue and so original... I loved it immediately. So, I convinced my father once again to go abroad. This time to Columbus, Ohio. After noticing that the car indeed was completely original and in perfect

condition, the deal was set. #1599 was on its way to Belgium.

Now I had two Sonetts in 1998. I sold the white #1653 to another Saab enthusiast in Belgium. I believe he still owns this car.

A year later, that same friend brought me another Hemmings Motor News and there was an ad for #1371 for very few dollars. I called the guy in Virginia to inquire and it seemed that the car was still running. I wired the money without making the trip and the owner was kind enough to drive the car to the harbor. The third Sonett was making its way towards me. When it arrived, the condition of the chassis was really bad. But the rest was in perfect con-

dition. And the car was unexpectedly full of spare parts. It was not a bad deal. I used the car and spare parts to make my #1599 even better. The rest was bought from me by a local SAAB dealer who restored it into a vintage rally car. Unfortunately, the owner passed away last year, but I'm convinced that his son still pampers the car.

I enjoyed my #1599 for 3 years. But then disaster happened. I fell in love with another car. To be able to buy it



I had to make money free and that involved reluctantly to get rid of #1599 in 2001. I call it disaster because the new love turned out to be a disaster. But that is another story.

The Sonett virus was aching through the years, with some ups and downs. When I had a few hours I always found myself looking on the internet for Sonetts. If I saw a VIN on the advertisement I also kept the advertisement and the pictures on my computer. (It's cheaper and easier to collect the VINs than collection the cars). In this way I have a nice database of VINs with pictures who tell the story of some cars. I even had the opportunity to buy back my treasured #1599. The idea seemed very romantic to own that car again. Unfortunately, I quickly let the idea go because af-

ter 20 years the car is not that original anymore and it would cost too much to put it again in original condition. Originality is very important to me.

Who knows... maybe I will own a Sonett again some day. It would be a fantastic day. In my dream garage there would be place for a 1969 Sonett II and a 1974 Sonett III (yes, I'm one of the few persons who like the Sonett III with the big bumpers, I would prefer it instead of 1970-1971). But on the other hand..., I don't know if I will buy a classic car again. Local Road Legislations make it each year more difficult to own a classic car. You cannot drive them in some cities anymore. Even worse; in 2023 the whole French part of Belgium (Wallonia) will become a low emission zone, making it harder to drive around. I personally think this is beyond common sense and unfortunately this populist thinking is spread across Europe. Legislation makers have to realize that classic cars are pampered and only driven for a limited number of kilometers each year. If you take time to look at the numbers you will see that by banning classic cars you only kill an "Alberto Contador" percentage of harmful exhaust fumes ("Alberto Contador" as in zero point zero zero zero...). Even the whole industry of dog products blows far more pollution in the air than classic cars (e.g. energy for making and packing dog food, medication, care products...). Does this mean that by applying this same "common sense" they soon will put a ban on having a house dog? I hardly think so...

Saab Sonett – sportbilsprojektet som kom av sig!

Per-Börje Elg, text, foto och arkivbilder. Arkivbilder Saab Bilmuseum. Artikeln har tidigare varit publicerad i nummer 1, 2015 av Motorhistoriskt Magasin och publiceras i Sonettvärlden med deras tillåtelse.

Det började lovande, men det blev bara sex bilar.



Saab Sonett premiärvisades på Stockholms Bilsalong den 15 mars 1956, dagen innan salongen öppnade för allmänheten.

Saab Sonett, eller Saab Sonett Super Sport som den då kallades, "slog ner som en bomb" på Stockholms Bilsalong den 16-25 mars 1956. Knappt någon hade känt till det hemlighetsfulla sportbilsprojektet som Rolf Melde i januari 1955 satt igång i en lada i Åsaka en bit utanför Trollhättan. En renodlad sportbil med teknik från Saab 93, men byggd kring en avancerad självbärande lättmetallåda med nitade aluminiumprofiler - på flygplans-

vis - som inte vägde mer än 71 kilo. Med kaross i glasfiberarmerad plast, åtminstone delvis formgiven av Sixten Sason som också, sägs det, lär ha gett bilen sitt namn när han, då han fick se den färdiga skapelsen, utbrast "Så nätt!"

Som många god skröna är det förstås inte riktigt sant. Sixten Sason hade utgått från Melldes skisser av hur bilen skulle se ut och hade föreslagit "Sonett" som modellnamn redan på Saab 92, men då hade företagsledningen tyckt att namnet var "alltför vekt". Nu fanns bilen som passade till namnet.

Omvärlden var lyrisk, journalisterna förtjusta. "Supersportvagnen Saab Sonett med plastkaross och lättmetallchassi och Saab 93-motor trimmad till 57,5 hk är god för en toppfart på minst 210 km/tim". Det såg den ut för.

Snygg var den också. "One of the handsomest in Europe" skrev Floyd Clymer i en av sina böcker.

I november 1956, efter ett internt PM från Rolf Melde, tog Saab beslutet att bygga ytterligare fem provbilar. Dessa bilar byggdes av ASJ i Linköping och Katrineholm och tycks ha blivit färdiga under vårvintern 1957.



I september 1996 satte Erik Carlsson nytt svenskt hastighetsrekord i klassen för bilar upp till 750 cc med den då fyrtio år gamla Saab Sonett, bilen som en gång premiärvisats på Stockholms Bilsalong.

En av dessa bilar, "en liten knallröd kärra som gav mersmak", provkördes av Bengt O Allskog på Teknikens Värld som redovisade resultatet i nr 6-1957:

"Redan på stadsgatorna visade sig den 57,5 hästars trepipen besitta en aktningsvärd laddning krut. Det gällde att vara försiktig med trottfoten. Motorn svarade ögonblickligen och med ett tjut som måtte vara ett arvegods från jaktplanet Draken ryckte framhjulens signaturen och resten av bilen med sig. Futtiga 650 kg behandlades som det vore en fjäder och det gällde att hålla ett öga på varvräknaren. Den är graderad till 7000 varv/min och den siffran tycktes ha en magnetisk inverkan på nålen, sak samma vilken av de tre växlarna det gällde. D.v.s. när vi kom ut på fri landsväg. – Styrningen är absolut direkt och ger en härlig känsla av kontroll över den temperamentsfulla bilen. Den är dessutom mycket lättstyrd trots framhjulsdrijf-

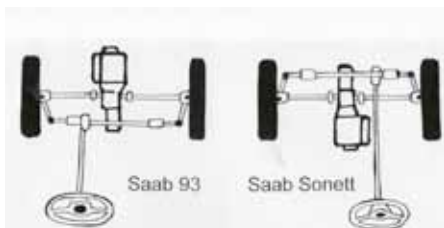
ten. – Trots vagnens ringa vikt ligger den mycket bra på vägen och suger sig fast med ordentligt brett i vägbanan."

Men det blev aldrig någon serieproduktion av den tvåsitsiga sportbilen. Den skulle ha blivit för dyr att tillverka, tävlingsreglementet ändrades och på våren 1958, på bilutställningen i New York i april 1958, presenterades istället en annan "godbit" - Saab GT 750, en Saab 93 omgjord från familjebil till sportbil i sann granturismostil.

Alla sex finns kvar

Av de sex Saab Sonett som tillverkas idag finns kvar alla sex kvar.

Den första bilen, den som visades på Stockholms Bilsalong 1956, finns på Saab Bilmuseum. Bilen är idag vit,



Styrväxeln och motoraggregatets placering på Saab 93 respektive Saab Sonett. Att bilen blev högerstyrd var en följd av att motoraggregatet vänts.

men lär ursprungligen ha varit gul, dock inte samma färg som också fanns på den då nya Saab 93. Den hade vid premiärvisningen rattväxelspak och treväxlad låda, men byggdes senare om med fyrväxlad låda och växelspak på dörtröskeln. Fyrtio år gammal, i september 1996, satte den här bilen nytt svenskt hastighetsrekord i klassen för bilar upp till 750 cc med

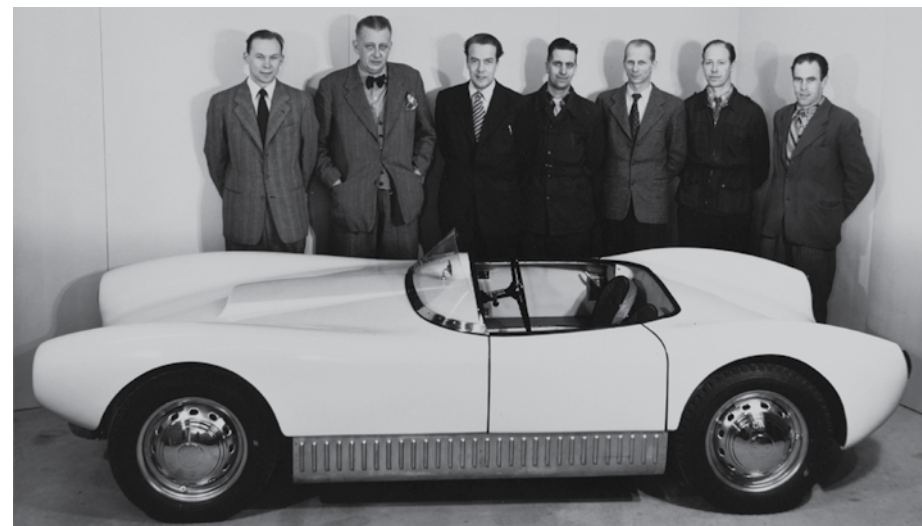
159,4 km/tim, körd av legendariske Erik Carlsson "på taket".

Bil nummer två var ljusröd ("tegelröd") och gick till dåvarande generalagenten Philipsons som behöll bilen och ett tag hade den på sitt museum i Sollentuna. I mitten av 80-talet hamnade den i USA där den tidvis ägdes av Saab men också av biltusiasten och Saabchefen Robert Sinclair. Den kom sedan till GM och är än idag kvar i USA, nu ägd av en entusiast vid namn Tom Donney.

Bil nummer tre är den röda bil som ägs och används av Monica och Gösta Jakfors.

Bil nummer fyra var från början ljusgrön. Den fanns kvar på Saab till den

16 november 1961, då den såldes till ingenjören och biltusiasten Sigvard Sörensson, då anställd på konstruktionsavdelningen. Han byggde om bilen till en tvåsitsig coupé, med egenhändigt ritad och byggd kaross i plåt. Resultatet presenterades bland annat i Teknikens Värld 1965. Den stilrena karossen var från början lackerad i vitt men blev senare omlackerad i rött. Bilen såldes och hamnade efter ännu ett ägarbyte 1966 hos Nils-Erik Landström i Småland. Den var då krockad men reparerades och användes sporadiskt ända fram till 1988 då den blev undanställd. Den då mycket förfallna bilen köptes den 27 juni 1996 av den tyske entusiasten Klaus Müller-Ott som



Personerna bakom Saab Sonett, från vänster Lars-Olov Olson från konstruktionskontoret och utprovningen, Gösta "Mallgösta" Svensson som tog fram mallar för karossen och hade kontakt med plastleverantören, Olle Lindkvist från motorlabbet som fick uppgiften att trimma motorn, Arne Frick som var bilmekaniker på utprovningsavdelningen, Sven Fredriksson som var skicklig modellsnickare, Erik "Charmis" Johansson som var kunnig i bearbetning och nitning av aluminiumplåt och kom från flygplansverkstaden och Elis Olsson, skicklig snickare och son till ägaren av lokalen i Åsaka.



Den första bilen tillverkades i en lada i Åsaka utanför Trollhättan. Att tillverka karossen i plast var då en ny teknik och expertis kallades in från Göteborg och en firma som hette SOAB (Svenska Oljeslageri AB) som importerade plastmaterial från USA.

efter en mycket omfattande renovering återställde bilen till ursprungsutförandet, bland annat med motorhuv och bakparti från originalbilen som Gösta Jakfors, efter ombyggnaden till Facett, köpt för att ha som reservdelar. Den ljusgröna ("giftgröna") lacken var bevarad och gick att polera upp till nyskick. Den här bilen finns nume-



Reklamfotografen Folke D Sörvik fick uppdraget att ta de första bilderna av en Saab Sonett och en Saab 93 - och en Saab Sonett med vacker flicka. Eftersom bilderna skulle tas i största hemlighet gjordes fotograferingarna med blixtljus sent på kvällen, eller till och med mitt i natten enligt vissa källor.

ra i Schweiz, hos René Hirsch - ägaren till trimningsfirman Hirsch - som också låtit bygga en replika på coupén, Saab Facett.

Den femte bilen var blå och finns, liksom den vita "ettan" på Saab Bilmuseum.

Den sjätte och sista bilen som byggdes var vit med blå fartrand och var ett kort tag filmstjärna i en film med femtitalshjältarna "Biffen och Bananen". Den spelades in på sommaren 1957, fick premiär den 6 januari 1958 och hade titeln "Klarar Bananen biffen?". Huvudrollsinnehavare var Åke Grönberg och Åke Söderblom. Bilen kom enligt uppgift till USA 1971 och bilentusiasten och dåvarande Saabåterförsäljaren Bill Jacobson som fortfarande äger den.



Förutom de här sex "originalbilar" har det under de senaste åren byggts två, mycket välgjorda replikabilar. Historien om Saab Sonett,

sportbilsprojektet som tog sin upprinnelse i en lada utanför Trollhättan, är onekligen ett stycke fascinerande bil- och kulturhistoria.



Långt innan karossen var färdig provkördes chassiet, ofta i största hemlighet och på nätterna. Här vid första provturen med Lars-Olov Olson och Rolf Melde. Fullt körklar, med kaross, var bilen den 14 oktober 1955 men ledningen för Saab beslöt att den skulle förbli hemlig fram till presentationen på Stockholms Bilsalong 1956.



Rolf Melde svarade för en första klassens sensation när han backade in bilen på Stockholms Bilsalong tisdagen den 15 mars 1956, klockan 14.30, på pressvisningen dagen innan bilsalongen öppnade för allmänheten. Ingen hade känt till den linjesköna sportbilen! "De fyra Trollhätteteknikernas bragd i det tysta att i elfte timmen packa upp en splitter ny Saab Super Sport döpt till Sonett blev russinet i tårtan!"



Tre av de sex bilarna fotograferade i ladan i Åsaka med Carl-Magnus Skogh, Liff Struve och Erik Carlsson, troligen 1957. Bilen med registreringsnumret P 14000 är den som visades på Stockholms Bilsalong 1956. Bilen med registreringsnumret P 62111 är den fjärde bilen, den som senare byggdes om till Saab Facett, men sedan återuppställt i originalutförande. Bilen med registreringsnumret P 62222 är troligen bil nummer två, som senare gick till Philipsons.



Saab Sonett visades i april 1956 på Coliseum i New York, på den internationella bilsalongen där också Saab 93 introducerades. Konstruktören Lars-Olov Olson fick äran att följa med bilen över Atlanten. På bilden ovan från pressvisningen syns han längst till vänster, med Gunnar Ljungström, Elaine Douglas som var PR-chef för Saab i USA och Arne Rydberg som var försäljningschef. Damen till vänster, mellan Olson och Ljungström,



var en flygvärdinna från SAS som hyrts in för att hjälpa till med visningen. I december 1956 bildade Saab eget dotterbolag i USA - Saab Motors Inc., med Ralph Millet som chef.

Bilen som gjort succé på Stockholms Bilsalong 1956 fick registreringsnumret P 14000. Den kördes i några tävlingar men skickades också runt till landets återförsäljare som ordnade egna utställningar. På bilden till höger har den unge Sten-Olof Göthberg med nyinköpt kamera fotograferat bilen inför eller efter en visning på en skolgård i Vänersborg sommaren 1957. Bilen hamnade så småningom i USA där den



ägdes av Saabentusiasten och Saabhandlaren Dick Catron i Denver, Colorado. Det var då den blev om-lackerad i vitt, från att ursprungligen ha varit någon form av ljusgul. Det var också då inredningen byttes och blev vackert röd, så som bilen ser ut idag.



Denna bild är från en utställning på Tekniska Museet i Stockholm våren 1988.



Dessa bilder visar Erik Carlsson och Saab Sonett vid den internationella Saabfestivalen i Tjeckien den 18-20 juni 1999.

Saab Sonett, den vita "ettan", har sedan länge återbördats till Saab Bilmuseum där den är en av pärlorna i samlingen. Men den används flitigt. Dekalerna på motorhuven och dörrsidorna är från det historiska Mille Miglia i Italien som kördes i april 1989, med Erik Carlsson vid ratten och med Torsten Åman som kartläsare.



Lars-Olov Olson bakom ratten på en av de första bilarna, här rödskyltad med numret P 2B.



Erik Carlsson på Karl-skoga sommaren 1957...



... och Carl-Magnus Skogh vid samma tävling.



Rolf Mellde (1922-2009; t v på bilden, med Carl-Magnus Skogh på Skarpnäck 1959) var den som tog initiativet till att skapa Saab Sonett, med en ritning daterad den 10 oktober 1954 och en liten trämodell framtagen tillsammans med formgivaren Sixten Sason (1912-1967).

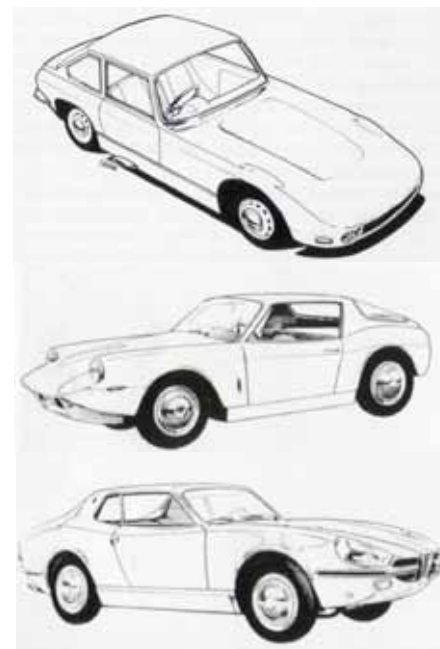
Rolf Melde på provtur i Lysekil, en somardag troligen 1957, med Saab Sonett nummer två, P 62222. Den här bilen var, likt de övriga bilarna, lackerad i en ganska uppseendeväckande färg, en klart lysande ljusröd eller tegelröd nyans. Bilen som först levererades till Philipsons för att sedan hamna hos Saab i USA lär, efter en mindre skada, ha lackerats om i exakt samma färg som originalkulören. Den ägdes efter Saab USA av General Motors och ingick i deras historiska samlingar. Efter GM-konkursen 2009 såldes den till Saabentusiasten Tom Donney och är idag troligen den minst körda av de sex bilarna.



Den röda bilen med vita däcksidor som fotograferades utanför ASJ i Linköping vårvintern 1957 är Saab Sonett nummer tre, bilen som sedan 1964 ägs av Gösta Jakfors.



Troligen var det här bilen som provkördes av Bengt O Allskog i Teknikens Värld nr 6-1957. "En liten knallröd kärra som faktiskt gav mersmak... Den smäckra Sonetten vållade stor folksamling där den drog fram. Undra på det, förresten. Man måste hålla med om att linjerna är vackra när den kommer svepande på landsvägen." Bilen har sedan dess varit med om en omlackering, men är fortfarande "knallröd".



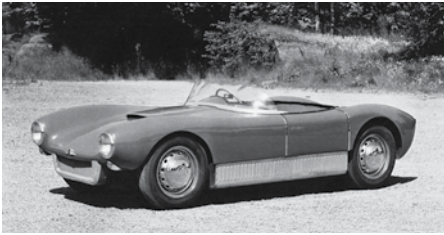
Saab Sonett nummer fyra köptes 1961 av Sigvard Sörensson som i tidens anda 1965 hade byggt om bilen till en täckt sportkupé som han döpte till Facett. Resultatet blev riktigt bra och eftersom Saab då hade planer på en ny sportbil tog man också in Sörenssons bil för bedömning - men den ansågs vara alltför trång att kliva in i. (Illustration av Herbert Müdsam, ur Björn Svallners bok om Saab Sonett).

Det diskuterades livligt, bland annat i tidningen Motor 1965, om vilken bil som skulle bli den nya sportbilen från Saab, Sonett II. Skulle det bli den som byggts av Malmö Flygindustri och ritats av Björn Karlström eller...

... den som ritats av Sixten Sason och byggts av ASJ i Katrineholm och följaktligen döpts till "Catharina". Bägge bilarna visades för inbjudna journalister den 4 februari 1965, på Hedenlunda slott utanför Nyköping. Bägge illustrationerna av Gunnar A Sjögren).



När Saab-entusiasten Klaus Müller-Ott fått sin bil, Saab Sonett nummer fyra, färdigrenoverad samlade han ihop fyra av de sex bilarna till ett möte, både vid ladan i Åsaka och vid Saab Bilmuseum den 13 september 1998. Med vid mötet var också några av de som varit med och skapat Saab Sonett, på bilden från vänster Arne Frick, Olle Lindkvist, Klaus Müller-Ott, Rolf Melde, Lars-Olov Olson och Erik Carlsson. (Foto Jan-David Skavén)



Saab Sonett nr fem var lackerad i en klarblå kulör och visades bland annat på bilsalongen i Paris hösten 1957. Den har hela tiden funnits kvar hos Saab och finns idag, liksom den vita "ettan", på Saab Bilmuseum i Trollhättan. Den är fortfarande blå, men skiljer sig från de övriga Sonett genom att vara treväxlad.



Saab Sonett I, nr 6, på en reklambild sommaren 1957. Ägs av Bill Jacobson, USA.



Svante Holm, direktör och platschef i Trollhättan, med en av de sex Saab Sonett som tillverkades 1956/57.

Källor:

Per-Börje Elg: Saab 50 år - Alla bilarna 1947-1997 (Motorhistoriskt Magasin nr 3-1997);

Per-Börje Elg: Unikt Sonettmöte vid Saabs bilmuseum (Motorhistoriskt Magasin nr 6-1998);

Bengt O Allskog: Supersnabb Saab Sonett (Teknikens Värld nr 6-1957);
Lars-Olov Olson: Saab Sonett I - en tvåsitsig öppen sportbil, minnen från 1955 och framtagning av Sonett I med chassinummer I (Arkiv, www.saabveteranernatrollhättan.com, 2012);

Björn Svallner: Alla Saabs sportbilar (1983); **Björn-Eric Lindh:** Saab - bilarna de första 40 åren (1987); **Klaus Müller-Ott:** Saab Sonett No 4 (2005); **Lennart Jarnhammar (red):** Mr Saab (1999); **Floyd Clymer:** Treasury of foreign cars old and new (1957); **Claes Johansson:** Så mycket bättre... (Klassiker nr 4-2013);

Jan-David Skavén och Per Alvestig: Historien om Saab Sonett - berättat av Saablegenden Rolf Melldede (Automobil nr 1-2000); **Björn Karlström:** Historiken om Sonett II, såsom jag såg den (Sonettvärlden nr 4-1990);

Gunnar A Sjögren: Sonett II - några minnen och personliga synpunkter (Sonettvärlden nr 4-1994); **Anders Tunberg:** Saab debuterar i Mille Miglia (Autohistorica nr 2-1989); **Stan Grayson:** Saab: The Other Swede (särtryck ur Automobile Quarterly 1975); arkivbilder ur författarens samlingar och från Saab Bilmuseum.



Roine Blom

Ny märkning E10, den nya bränslestandarderna med upp till 10% inblandning av etanol

Etanol är hygroskopiskt, det vill säga binder fukt. I bränslet separerar bränslet från vatten och etanolblandningen som lägger sig vid botten av förgasarens flottörhus och i tanken. Vatten samt etanol och syre skapar rost och korrosion som kan skada förgasaren och bränslesystemet.

Vanlig handelsbensin innehåller oxygenater, vilket kommer att leda till en oxidationsprocess, som i sin tur kommer att bilda den så kallade "gumningen". Detta upplevs som ett illaluktande segt material som kan blockera hela eller delar av bränslesystemet.

Etanol binder fukt som ger rost och oxid på metall





Oxidationsprocessen i full gång, "Gumming"

Vanlig handelsbensin börjar degradera efter cirka 30 dagar och kan då resultera i sämre förbränning och mer uppbyggnad av karbon "sot" i motorn.

Jag har nu startat ett test med en bränslestabilisator blandad med E10 samt en med enbart E10 i tan-

Karbonavlagring



ken. Testet görs med 2 identiska nya motorer.

De startades 1 september 2021, nästa start kommer att ske om 3 månader och därefter om ytterligare 3 månader för att sedan startas varje ny månad.

Bränslestabilisatorstest med E10 i tanken jämfört med enbart E10



Saxat från PåVäg
Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad, nr 3, 2021

MHRF kräver: Tydlig vägledning kring import och export!

Jan Tägt generalsekreterare MHRF

Sedan i våras har MHRF engagerats i frågan om import och export av historiska fordon som anses vara avfall. Anledningen att de kommit i kläm? En otydlig vägledning från Naturvårdsverket.

I mark- och miljödomstolen pågår två processer rörande om importerade historiska fordon till Göteborgs hamn, som stoppats av Länsstyrelsen i Västra Götaland, är avfall eller inte. Ett liknande ärende har fått prövningstillstånd vid mark- och miljööverdomstolen, då importören vunnit i underrätten.

De aktuella processerna inleddes med att Tullverket vid importtillfället tog kontakt med Länsstyrelsen, som då bedömde att de importerade fordonen var avfall. Tullverket har i sin dialog med Länsstyrelsen hänvisat till nya direktiv och samtidigt i sin information om import av så kallade "samlarfordon" upplyst om att sådana kan anses utgöra avfall med hänvisning till Naturvårdsverkets vägledning.

Motorhistoriska Riksförbundet anser att fordonen inte är avfall då det är ägarens uppfattning som ska vara avgörande.

MHRF har vid kontakt med miljödepartementet framfört krav på en förtydligad vägledning från Naturvårdsverket rörande import och export av historiska fordon. Detta är angeläget mot bakgrund av de pågående rättsprocesserna. Den komplettering om historiska fordon som nu är publicerad på Naturvårdsverkets webbplats anser MHRF inte är tillfredsställande.

Ett möte med Naturvårdsverkets generaldirektör genomförs under oktober och MHRF kräver att en arbetsgrupp inrättas vid Naturvårdsverket där MHRF och berörda myndigheter deltar.

Flera riksdagsledamöter har engagerat sig i Tullverkets och Länsstyrelsens handläggning. Minst fem interpellationer och två skriftliga frågor har på kort tid ställts till berörda ministrar. Många har i media uttalat sig till stöd för rörelsen samt importen och exporten.

Riksdagens fordonshistoriska nätverk samlade den 15 september ett större antal ledamöter som fick ta del av bakgrunden, de pågående rättsprocesserna samt ställa frågor och ge synpunkter.

För senaste nytt besök, mhrf.se!

Club Sonett Swedens medlemskarta

Roine Blom

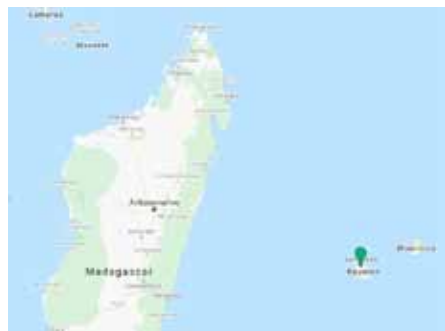


När jag satt med medlemslistan som är sorterad på medlemmarnas efternamn så tyckte jag att det var lite svårt att få en uppfattning om var alla våra medlemmar befinner sig i Sverige och övriga världen. Jag började då att plotta alla medlemmar på en världskarta och resultatet ser ni här.

För Sveriges del visade sig att vissa områden sticker ut som Skåne i söder och västkusten med Trollhättan-Göteborg samt den östra sidan med Stockholm-Uppsala.

Vår nordligaste medlem är Tommy Nilsen i Norge samt vår sydligaste Anders Rydberg i Australien som har närmaste medlemmen Bernt Larsson ca 1134 km bort. Om de vill ta en fika i hop kan de inte göra det tillsammans med sina Sonetter då Bernt har sin Sonett parkerad i Ägersgöl i Småland enligt uppgift.

Medlemmar Réunion

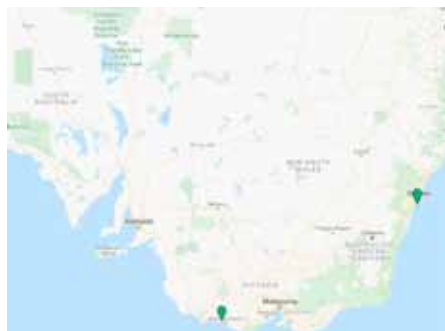


Kartorna visar var medlemmarna bor och inte var Sonetterna kan befinna sig. Detta är även fallet med den plats som jag tycker sticker ut mest, Guillaume Soumange från Réunion Island som är ägare till 4 st Sonetter men vad jag har förstått så har han "bara" en i Réunion Island och de andra står i Frankrike.

Vi är nu 290 medlemmar i Sverige samt 82 stycken i övriga länder enligt medlemslistan från augusti 2021; det tillkommer nya medlemmar stadigt.

En utmaning till er som bor nära några Sonettvänner: Försök att anordna en liten utflykt och lär känna varandra samt skriv ett litet reportage och skicka in till vår tidning. Ni som bor utanför Sverige, skicka gärna in lite bilder på era Sonetter och skriv några rader om er och Sonetten så att vi blir mer bekanta med varandra.

Medlemmar i Australien



Ingen blir nog förvånad när man ser koncentrationen av Sonetter/Sonettägare i Sverige. För det är ju i mellersta och södra Sverige som de flesta bor och logiskt sett så finner man också de flesta markeringarna här. Men man ska komma ihåg att det bara är medlemmar i Club Sonett Sweden som är markerade. De flesta Sonetter exporterades, så skulle man ha möjlighet att markera var alla finns så skulle kartorna se annorlunda ut. Många fler än på kartan finns förstås i USA men det finns till exempel en Sonett i Bolivia! Då ägaren inte

är med i CSS så är inte Sydamerika med. Men vi kan redan nu avslöja att det inte hindrat oss från att kontakta ägaren, så nästa år kommer ni att få läsa om den enda Sonetten i Bolivia och möjligen Sydamerika.

Medlemmar i Norden



Club Sonett Sweden member map

Roine Blom



When I sat with the membership list that is sorted by the members' surnames, I found it a little difficult to get an idea of where all our members are in Sweden and the rest of the world. I started plotting all the members on a world map and you can see the result here.

For Sweden, some areas turned out to stand out as Skåne in the south and the west coast like Trollhättan-Gothenburg and the east coast Stockholm-Uppsala region.

Our northernmost member is Tommy Nilsen in Norway and our southernmost Anders Rydberg in Australia who has the closest member Bernt Larsson about 1134 km, 705 miles away. If they want to have a coffee together, they cannot co-travel with their Sonetts as Bernt has his Sonett reportedly parked in Ägersgöl in Småland.

The maps show where the members live and not where the Sonetts may be.

Members in USA



This is the case with the place that I think stands out the most, Guillaume Soumange from Réunion Island who is the owner of 4 Sonetts but from what I understand he has "only" one in Réunion Island and the others are in France.

We are now 290 members in Sweden and 82 members in other countries according to the membership list from August 2021; new members are being added steadily.

A challenge for those of you who live near some Sonett friends: Try to organize a small excursion and get to know each other as well as write a small report and submit to our club magazine. Those of you who live outside Sweden and have a distance to the nearest member, please send in some pictures of your Sonett and write a few lines about you and the Sonett so that we become more familiar with each other around the world.

Members in Europe



Intressant Sonetthistorik, nu i samlad form

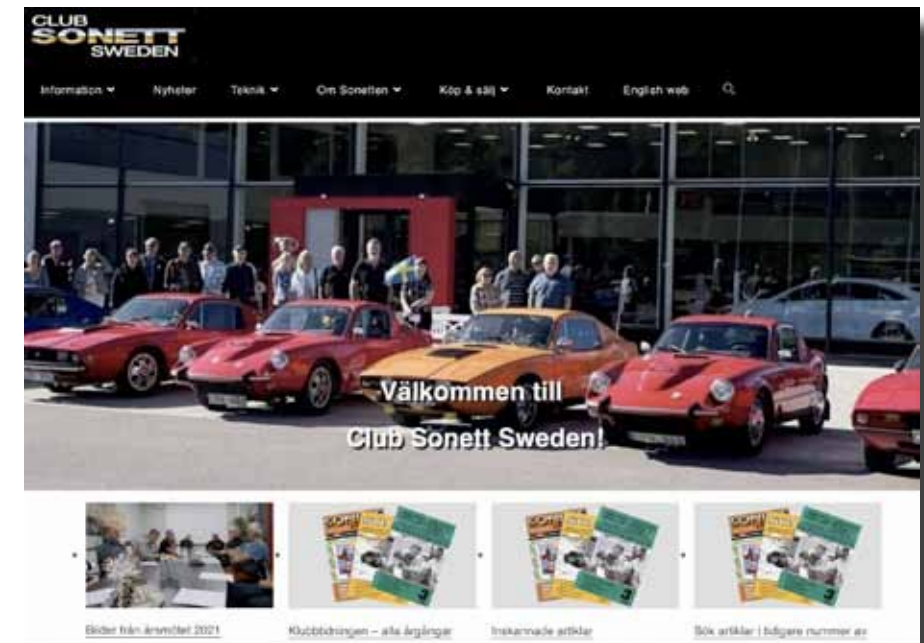
Jan-David Skavén

Det har varit viktigt för redaktionen på Sonettvärlden att i tid samla historiken om Sonettens tillkomst. Därför har vi för många år sedan varit i kontakt med bland andra Björn Karlström, Rolf Melde, Gunnar A Sjögren (GAS), Björn Svallner, Carl-Åke Blomstrand och Rudolf Abelin. Dessa personer har på olika sätt varit viktiga i framtagandet av Saab Sonett. Med ett undantag, nämligen motorjourna-

listen Björn Svallner som mer beskrev köpet av sin första Sonett. På åttiotalet var för övrigt Björn Svallner delaktig i en annan produktion, nämligen av Sonettvärlden.

Alla dessa personer är nu borta; desto viktigare att deras berättelser kom fram i tid, antingen för att de själva skrev artiklar eller blev intervjuade. Det är faktiskt inte bara intressant för oss som är med i Club

Club Sonett Swedens startsida på internet!



Sonett Sweden utan alla nummer av Sonettvärlden sänds alltid till de olika universitetsbiblioteken som plikt-exemplar. Det innebär att skulle någon vilja forska om Saab Sonett så finns det en intressant historik, producerad av de som på olika sätt var med och tog fram Sonetten. Bättre källa går inte att få.

Det var dock ett par nackdelar med dessa äldre artiklar. För det första var de spridda på olika nummer av Sonettvärlden, för det andra var de inte digitaliserade och gick inte längre att läsa om man inte hade rätt nummer av Sonettvärlden. Dessutom har det kommit till många nya medlemmar som inte ens har dessa äldre nummer.

Nu har vi tagit tag i det och om ni går in på vår hemsida så finner ni artiklarna inskannade där man kan läsa respektive artikel på ett ställe.

Vår webmaster Bo Sehlberg har lagt in materialet så att det kan nås på olika sätt:

https://www.sonettclub.se/wp_se/artiklar/

Han har även lagt in en nyhet om artiklarna (med länk dit) https://www.sonettclub.se/wp_se/inskannade-artiklar/

Man kommer även åt artiklarna via en undermeny till menyn för "Klubb-tidningen" till artikelsidan.

Men det är faktiskt bättre än så:

Vi började med att skanna ovanstående artiklar som nu alltså finns i samlad form på hemsidan. Därefter har Berndt Eliasson, som övertog layoutarbetet från nummer fyra 1987, gjort ett jättejobb och skannat alla Sonettvärldar från nummer 1, 1981 fram till 2003 då de började digitaliseras och redan tidigare låg på vår hemsida. Så för den som vill och orkar är det nu fritt fram att plöja 40 årgångar av Sonettvärlden! En liten brasklapp vill vi dock ge. Tidningens kvalitet såväl när det gäller layout som tryckning var ganska dålig i början, resurserna var inte bättre då. Allteftersom så har detta förbättrats och inte minst tillkomsten av färg har förstås lyft Sonettvärlden.

Vi önskar er intressant läsning!

*Svein Johnsen,
Ulset, Norge*
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!



Nu länkar vi till varandra!

Per-Gunnar Björck

SAAB
Veteranförning Trollhättan

**CLUB
SONETT
SWEDEN**



På vår hemsida finns en länk till **SAAB Veteranförnings** hemsida. Den är för Saabanställda, framförallt inom bilsidan i Trollhättan, och handlar mycket om föreningens aktiviteter. Men det finns också mycket dokumenterat från Saabs historia i Trollhättan, av intresse för både flyg- och bilintresserade. En ny hemsida har lanserats och det pågår överföring av material från den gamla hemsidan.

Det finns fem artiklar om Sonetten. Från den första bilen som byggdes i "Hemligheta", en lada utanför Trollhättan till den sista III:an i Arlöv. Vissa av dem kan ha varit publicerade i Sonettvärlden men här är de samlade till en bra dokumentation.

<https://wiki.saabveteranernatrollhattan.com/index.php/Huvudsida>

Intressant läsning är också artikeln (som också berör Sonetten) **Minnesanteckningar från införandet av fyr-taktsmotorn i Saab 95/96, 1966**. Att greppen gick igen 25 år senare kan man läsa i **Hur X69 kortmotor kom till och hur det påverkade GM-samarbetet**.

Så botanisera gärna bland det som finns under fliken **SAAB:s historia**, både nu och efterhand som hemsidan uppdateras.

En länk till Sonettklubbens hemsida finns inlagd på Veteranernas hemsida. Det kan vara roligt för de Saabare som en gång var engagerade i Sonettens utveckling och tillverkningen.

Sonetthändelser i Syd, sommaren 2021

Bengt Åkesson, ordförande Svenska Saabklubbens Skåniasektion



Covid-19 satte även sin prägel på 2021 och vi har ännu inte kommit igång med våra månadsträffar i Saabklubbens Skåniasektion. Dock har en del spontana träffar och även någon mer planlagd träff genomförts.



Bränneriet i Harlösa har haft ett fåtal träffar där det dök upp någon Sonett bland alla andra märken.

Saab och BMW märkesklubbers gemensamma sommarträff Ring Knutstorp 2021-07-31– 08-01
Saab och BMW-klubbarna slog ihop och genomförde en gemensam träff på Ring Knutstorp med bilutställningar,



körning på banan och annat trevligt. Det dök upp några Sonetter också.

Sten Arvids "Kermit" och Bengt Å "plommonfärgade"



Lars Bengtssons gula har anlänt.



Ännu en Sonett på plats. Ägare?

Med hopp om att 2022 blir ett mer öppet år där vi kan träffas med våra bilar utan att pandemin sätter stopp för evenemangen. Vi ses!

Om du vill se fler bilder så öppna sidan <https://saabklubben.se/skane/media.html>



Anders Cronvalls blå metallic gömmer sig.



Nostalгимuseum i Tryde har kört sina märkesträffar och i juli var det dags med en kombinerad Volvo och Saabträff. På plats var bland annat Lars Bengtsson med sin gula och Peter Westlund med sin blå.



Medlemsavgiften 2022

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Betala till PlusGirokonto 358730-0. Numera betalar de flesta genom internetbanken. Bara ett fåtal, c:a 10%, använder inbetalningskort. Därför har styrelsen beslutat att bara skicka inbetalningskort till de medlemmar som använder dem.

Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er!

Medlemsavgiften är 350:- för alla medlemmar. Enligt beslut på års-mötet 2012 så påförs en påminnelseavgift på 50:- för den som inte betalar i tid. Sista inbetalningsdag är 2022-01-31.

För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Bankkonto Nordea 9960 2603587300.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 2/2021.

Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom.

Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com

Ett flyttkort till hans adress:

Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

Har du någon i din familj som vill bli medlem i Club Sonett Sweden? Klubben kan numera erbjuda familjemedlemskap. Avgiften är bara 50 kr/år, man räknas som medlem i MHRF och har möjlighet att teckna en MHRF-försäkring om man har ett lämpligt fordon. Kravet är att man bor på samma adress som en fullbetalande medlem och man får ingen egen klubbtidning.

The member fee 2022

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2022. The fee is SEK 350, or equivalent value in other currency for our foreign members. According to a decision at the annual meeting 2012, a reminder fee of SEK 50 will be added for those not paying in time. Last day to pay is January 31, 2022.

Please transfer the money to our bank. The bank for Club Sonett Sweden is Nordea. Bic/Swift: NDEASESS

IBAN: SE32 9500 0099 6026 0358 7300

The account number is 9960 2603587300

Please pay the bank expenses.

You can also use the postal giro service. The postal giro account number is 358730-0. If you use the postal giro, please add SEK 60 for their expenses (Not if you pay from Sweden).

If you can't transfer money to our bank or use the postal giro service, you can send SEK 350 or equivalent value in other currency in cash (bills, not coins) to our treasurer:

Johnny Johansson, Hallernavägen 2, SE-468 33 Vargön, Sweden.

Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid.

Please see to that our cashier must not remind you!

Please see if your address and car information is correct in number 2/2021, page 30-31. If not, please send the correct information to Johnny per mail: johnny0521221250@telia.com

Do you have someone in your family who wants to become a member of Club Sonett Sweden? The club can now offer family membership. The fee is only SEK 50 / year. The requirement is that you live at the same address as a fully paying member and you do not get your own club magazine.

En God Jul
Gott Nytt År!
önskar redaktionen!

We wish you a
Merry Christmas
and a Happy New Year!
The editorial staff

Reservdelar till Din Sonett

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.
Tel. 0240-76746 kvällstid,
peja10@telia.com.
PlusGirokonto 487 74 84-8
Du kan även hitta listan på vår hemsida
www.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!



Bakruta Sonett II, V4, art 7403694
Pris 11250:-, hämtas på plats vid för-
rådet

Rear window Sonett II, V4
art 7403694
Pris 11250 SEK, to be picked up at
our warehouse.



1 st H+1 st V, slutbleck dörrar
Art 7355712,7355720
Pris 400:-/sats, plus frakt

1p R+1p L, striker plate
Art 7355712,7355720
Price 400 SEK/pair, plus freight

1 st seriellt motstånd, Sonett II
Art 7309867
Pris 110:-, plus frakt

1 p, Serial resistance Sonett II
Art 7309867
Price 110 SEK, plus freight.



Det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



Bilderna under denna rubrik är ofta tidningsurklipp, därav den varierande kvalitén!

Teknikens Värld

Johnny Johansson i Vargön har sänt mig detta bidrag och skriver så här: "På Teknikens Världs hemsida har man 13 mars publicerat en artikel med rubriken 20 frågor om bilar ingen vågar ställa". Man skriver: "Många vill veta men törs inte fråga. De är helt enkelt rädda för att blotta sin okunskap". Fråga 7 ser ut så här:



En Vredar i Saab Sonett. Foto: Tolle Lindgren
V4, V6, V8, V10, V12. Vilken roll spelar antalet cylindrar?
Ju fler cylindrar, desto tätare gångkvarter så du får fler detonationer per varv som
saxas in i kammaren. Tättare sett, givenis. Det skapar ju ett motorn i sig är bra
balanserad och så konstruerad att den går mjukt och tyst, vilket inte alltid är av yttersta
vikt.

När det gäller kraft - om varje cylinder har samma storlek (så som säga G3) blir för
enhetens skull så innebär varje ny cylinder mer kraft - om motorn i sig är
likadant konstruerad. Varje ny cylinder ger motorn större kapacitet att bygga kraft och
inte skiljer har vi ett tillvägagångssätt som återvinner teknik från olika motortyper och på så
sätt skapar upp och ner motorteknik med lösnings eller samma beståndsdelar.



Provkörning av Saab Sonett II V4

Länken under texten går till provkör-
ningen av Anders Dahls Sonett V4,
från juni 2017. Bilden i fråga 7 kom-
mer antagligen från den artikeln.
Artikeln finns också i tidningen nr.
6/2021, men där finns inga bildillustra-
tioner, bara texten." Bilder finns dock
i tidningen Klassiker där artikeln ock-
så publicerats i nummer 2, 2020.

TTELA

Ttela är en lokal tidning för Trollhät-
tan, Vänersborg, Lilla Edet och Mel-
lerud, och det är sällan man ser an-
nonser från någon utanför området.
Men nu har det hänt! Vår nye medlem
Niklas Jär-
vid från Ar-
vika annonse-
rar om att han
vill köpa en
Sonett V4, se
bifogad bild.
Kanske tän-
ker han att
det är större
chans att hit-
ta en Sonett
i trakten av

ttela

LÖRDAG 17 JULI 2021

Köpes



**Saab Sonett II V4
köpes**

Hej, jag önskar köpa en väl
omhändertagen Sonett , så
om du vill låta din bil hamna
hos en ny ägare så är jag
intresserad. mvh Niklas, tel
073 0979 979



Trollhättan, där det ju bör finnas en hel del Saabentusiaster...

Annonsen har vi fått från Johnny Johansson i Vargön.

De Auto

Piet van Berk i Nederländerna sände mig en artikel på sex sidor med rubriken "Så nätt! Saab Sonett III (1970-1974)". Nu är ju inte mina kunskaper i holländska på topp men författarna Ruud Thoma och Ingmar Timmer kallar den för den egensinnigaste Saab-modellen av alla Saabar. Det får stå för dem förstås. Man börjar artikeln med att nämna Saab Sonett från 1956 och att regeländringar hindrade den från att produceras i fler än sex exemplar. Man fortsätter kunnigt att berätta om de två tävlande prototyperna MFI 13 och Catharina och om Sonett II:ans något opraktiska bagageutrymme. Man fortsätter historien genom att berätta om de 258 tvåtaktssonetterna och de 1610 V4 Sonetterna innan man kommer in på Sonett III med dess 8368 exemplar och vad som skiljer den från Sonett II/V4. Den bil som är med i reportaget är från 1973 och där nämner man bland annat att den på grund av de större stötfångarna vuxit i längd från 390 cm till 406

cm. Vidare berättar man om den ställbara ryggkudden och att alla Sonetter har en störtbåge. Med sin ringa längd och låga vikt anses den vara angenäm att köra.

Ja, ni kan ju historiken själva men jag måste säga, att med hjälp av svenska och tyska så var den holländska artikeln förvånansvärt lätt att förstå. Inte allt förstås men mycket.

På tal om Holland så passar Piet på att nämna att en bilförsäljare i De Lier och med länken <https://www.stolze-classiccars.nl/> specialiserat sig på att importera bilar från USA, bland annat Sonetter. Fyra var på gång och Piet nämner även antalet Sonetter i Nederländerna; det är imponerande siffror: Sonett II 5 bilar
Sonett V4 15 bilar
Sonett III 66 bilar

Saab Cars Magazine

I juninumret 2021 så hade Claes Johansson skrivit en lång och mycket informativ artikel med rubriken "Propagandabilar. Den handlade om MFI 13 och Saab Catharina, den sistnämnda nu med beviset att den stavas just så och inte Catherina. Ja, lång var ingen



Klaus Müller-Ott i Tyskland har tagit fram en almanacka för 2022. Han ägde ju tidigare både den gröna Sonett I chnr. 4 samt Facetten så almanackan har i första hand de olika Sonett I:orna som motiv och en månad för Facetten. Kostar 10 EUR + frakt. Har ni intresse av den, maila till: order@saabsonettfacettcalendar.com



överdrift för artikeln var på 14 sidor! Det är nog första gången som bilarna jämförs på detta sätt i en allmän motortidning och där inte bara det tekniska undersöks utan även historiken bakom att de kom till. En fin blandning av äldre bildmaterial och nya-

get. Vi har från Club Sonett Swedens sida kunnat bidra till artikeln genom att sända Claes äldre artiklar av de som var med, ex. Björn Karlström. Vi hoppas att så småningom få lov att publicera artikeln i en Sonettvärld eller möjligen uppdelat på flera nummer.

Fortgående förfall

Jan-David Skavén

Jag har haft de här bilderna på datorns skrivbord ett bra tag och nu är det dags att även ni får se dem. Förmodligen är de nedladdade från Facebook och jag är ganska säker på att bilderna är tagna i USA. Men jag vet inte vem ägaren av dessa Sonettkarosser är och egentligen gör det detsamma.

För är det inte nästan konstnärligt, ja lite poetiskt att se dessa karosser som sakta begravs av höstlöv? Ja, jag vet, en del av er kommer att säga: "rädda dem, eller jag behöver just en sådan karosssdel". Men då jag inte vet vem ägaren är kan jag inte hjälpa er.

Eftersom de är tillverkade av glasfiber så lär det ta ett bra tag innan förfallet är fullbordat och vem vet, innan dess kanske de har förenats med något chassi och åter rullar i trafiken? En sak är jag dock helt säker på, jag kommer aldrig få se något liknande i Sverige.

