

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



**Två läckra veteraner i
väntan på start!**



- A Sonett Owner's Journey
- Agent 007 med rätt att chocka
- Problem med bränslenivågivaren?
- En rapport från historisk racing

1
2004

Från ordförandens skrivbord



God fortsättning 2004! Ännu en späckad Sonettsäsong hägrar även om det är några månader innan det kör igång på allvar. Bland annat kommer CSS för ovanlighetens skull att stå som värdar för två möten. Vårt traditionella vår- och årsmöte blir i år lite otraditionellt så tillvida att det är våra norska vänner i Gammelsaabens vänner med Ketil Bjørnebekk i spetsen som står för arrangemangen. Fyllig information kommer i nummer 2/04 av Sonettvärlden men boka redan nu in pingssten, mötet blir den 29-31 maj!

Den andra träffen blir i Västeråstrakten med bl.a. Tidö Slott lördagen den 14 augusti, det mötet arrangeras av vår medlem Lennart Sahlén. Givetvis kommer det en kallelse även till det i nästa nummer men boka in datumet nu i almanackan.

Det mötet som kommer allra först nämner jag sist men så ligger det också en aning avsidet, i alla fall om man inte råkar befinna sig på Nya Zeeland. Det är ett möte som inte bara ligger långt borta utan även är långt: Från den 2-14 april på södra huvudön. Mötet kallas "Scenic Circle Hotels Classic Marathon" och arrangeras av Saab Classics Downunder och dess hängivne entusiast Graeme Sharp. Vill Du ha mer information kan Du kontakta saabclassics@xtra.co.nz Visst vore det häftigt att åka dit, även utan sin Sonett?! Se även separat kallelse på engelska i detta nummer! Anmälningsblankett med fyllig information kan fås från redaktionen.

Vi är nu nästan 400 medlemmar i Club Sonett Sweden och nog vore det kul för oss alla om inte minst de som bor i Sverige vore lite aktiva med att bidra till Sonettvärlden. Paradoxalt nog kommer förhållandevis många bidrag från utländska medlemmar. Men den "obalansen" kan ni rätta till, det är bara att sätta igång att skriva ner era Sonettminnen. Varför ni köpte er Sonett, hur ni renoverade den, någon episod ni minns med den eller rent utav, varför ni sålde den? Självklart skulle vi uppskatta om ni även bifogar lite bilder och bildtexter, antingen digitalt eller per brev. Skickar ni dem digitalt får ni gärna kontakta mig innan ni sänder dem.

Ha det bra till nästa nummer

Jan-David Skaven

CLUB
SONETT
SWEDEN

Klubbens adress

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

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Medlemsavgift 225:-/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhunds. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besiktningmännen för MHRF-försäkring

Claes Wennberg, Nävekvärn
0155-535 60
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

OMSLAGSBILD:

Kortet på Vampiren och Sonetten,
som ägs av Åke Larsson i Vittsjö,
togs på en flygdag i Ljungbyhed
(fly in) den 8 juni 2003.

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se
Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com
Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22
Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13
ble@tyfonmail.se
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com
Andreas Hillby, ordf. reservdelsgrupp.
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com
Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se
Åke Olsson,
0495-405 95 suppleant
ake-o@algonet.se
Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av
maj

Sista inlämningsdatum för ma-
nuskrift och annonser 28 mars

A Sonett Owner's Journey

Ingemar Ekstrom

I have a 1968 Sonett V4 #502. I have restored it to a level where it does quite well in concours competitions. This car, for example, received a 3rd prize at the USA national convention in 1999 and was tied for first prize at the national convention in 2002. I have tried to keep the car as original as possible but when the car was repainted I had a white racing stripe painted on the car at the beginning of the bulge on the hood. This little change gives it an extra bit of attention and this attention sometimes helps out my ego. For example, I drove this car in a July 4th parade and one lady onlooker called out saying... it was a "sexy car".

Since my retirement in 1999 I have attended several of the Saab European conventions. These included the international conventions of 2000 and 2001. And, also the Norwegian national convention in Roros 2001. From these experiences I thought that it might

be interesting for you to compare your European conventions with our con-

This picture was taken about 6 months after the mechanicals and a new paint job are completed. The restoration of the interior was completed about a year later.



ventions. And, the challenge a Sonett owner has when bringing their car to a convention here in the USA.

I live near Duluth, Minnesota, near the southwest corner of the Great Lake Superior. This location is often some distance from the national conventions. For example, when I took my Sonett to the convention in 1999 at Keystone, Colorado I had to travel about 2000 kilometers (one way). Because of this distance we usually camp along the way. On this trip I used my Ford F-150, 4X4 pickup truck with a 600 kilo camper attached to the truck bed. The Sonett then was towed behind on a car dolly. This truck has only a 5 liter V8 engine and when I left the city of Denver the elevation was already at 1,700 meters above sea level. Just before the convention site, 110 kilometers west of Denver, I had to enter a mountain pass at about 3,500 meters. My truck struggled with this load and as the elevation increased I had it running in first gear at about 4,000 to 4,500 rpm. During this convention I participated with my Sonett in a 120k fun rally. The only problem I had with my Sonett at high elevations (almost 4,000 meters) was momentary hesitation when I pulled away from each rally stop. The carburetor was obviously running too rich. Well, we were lucky with this rally because we picked up a first prize in our category. Derek Fletcher from the United Kingdom was my co-driver.

The convention in Cincinnati.

In 2002, I took my Sonett to the convention in Cincinnati, Ohio. This trip



This picture shows a different view of the motorhome and the Sonett sitting on the car dolly. We have just returned from the 2002 convention in Cincinnati, Ohio.

was about 1450 kilometers from home (one way). This time we drove our new (to us) 7 meter long motorhome with a 7.5 liter Ford engine. The Sonett was barely noticeable behind us as we traveled on the superhighways at an average speed of 105k. The major concern I had about this trip was the heat. For example, about halfway to Cincinnati, near Chicago, the outside temperatures were more than 30 degrees Celsius and when we arrived in Cincinnati they were as high as 36 degrees Celsius. Therefore I made sure that the air pressures in all of my tires were set at the proper level. For example, the Sonett had the two rear



wheels running on the highway so I added two extra kilograms pressure in order to help the tires run cooler. The motorhome has dual wheels (4 wheels) on the rear so if a tire destroys I can at least stop everything safely. Well, after a day and one half we arrived safely at the convention.

Our USA conventions, I believe, are more rigorous or intense than yours. The convention for us this year was a three and one-half day event. If you opted for the driving school it was a four and one-half day event. The problem we have is that many different activities are taking place at the same time. The convention format went like this: Each of the three nights there was a banquet or buffet; Thursday night there were introductions and special entertainment, Friday night David Davis Jr. founder of Automobile magazine was the keynote speaker. Saturday night the awards were given

This picture was taken after I had taken a friend for a ride. He has family roots in Finland. And, he was impressed with the Sonett. The person behind the steering wheel is myself.

out and one lucky convention participant was the lottery winner of a totally restored 1989 Saab 900 SPG. During the almost 4 days there were some 20 seminars or technical sessions. Some examples of these sessions were: Restoring a Saab 96; two stroke engine rebuilding, racing a vintage Saab sedan, and so forth. Erik Carlson and Olle Granlund also led several seminars. At the same time, during the day, there were other activities such as: an autocross competition; a fun rally (no I did not participate this time because of the heat); new car test drives; the introduction of the new Saab 9-3; a series of 9 Saab videos; a group photo of all of the participants cars; and two days of concours competition (the ol-

der cars one day and 900's and newer another day). And, of course, vendors were selling new and used parts for your Saab. Saab company USA always has a large tent where you can purchase discontinued items from the accessory catalog at bargain prices.

Well, my wife and I do enjoy these conventions, particularly the fellowship with other Saab owners. We did go home this time excited about the concours award received from showing my Sonett. My wife, was also

excited about the bargains she found on Orrefors and Kosta Boda crystal in the Saab USA company tent (they became Christmas presents). I found a new Skagen Saab turbo watch there for \$30.00. And, I purchased a spare starter and alternator for my Sonett at \$5.00 each (slightly used). As we headed home, north of Chicago we entered a rain storm. The outside temperature was now 24 degrees Celsius. What a nice relief!

På tal om...

...artikeln i förra Sonettvärlden av Lars Gismar, "Några foton, mest från förr" så meddelar Åke Larsson i Vittsjö, att även hans Sonett II V4 från 1968 registrerades den 6.12.1968 på dåvarande ägarinnan Svea Maria Waldemarsson och med reg. nr. MB 36537, hon köpte den på ANA Motor i Lund. Lars Sonett hade som ni kanske minns MB 36533 och den köptes av ANA-Motor i Malmö. Ibland är världen liten, det enda som förundrar mig är att medan Lars Sonett har ch.nr. 560 så har Åkes ch.nr. 828 enligt vår matrikel.

Jan-David Skavén

Åkes Sonett i modern tid, bilden är tagen på svensk sportvagnsmöte på Ring Knutstorp den 13 juli 2003.



Agent Sonett 007 med rätt att chocka

Fredrik Lund(text), Kalle Johansson (foto)

Denna artikel har tidigare varit publicerad i nummer 5, 2001 i tidningen Bilsport och publiceras med deras tillstånd.

Mitt namn är Sonett, Saab Sonett. Vore den här bilen mänsklig skulle den slå en viss James Bond på fingrarna. Inte många känner till den och chassinumret, ja, det är 007.

Det finns drömbilar av alla slag. För Trollhättebon Gunnar Johansson var det dock den ursprungliga Saab Sonetten som stod högst på önskelistan. Det skulle räcka med en.

Tyvärr kan en bil vara en för mycket. I alla fall om modellen i fråga bara tillverkats i sammanlagt sex exemplar. Samtliga finns i dag bevarade. De är sannolikt inte till salu, ens för allt smör i Småland.

Nu lät Gunnar dock inte några sådana petitesser hindra honom. Drömmen om en ur-Sonett skulle verkställas. Tillsammans med kompisen Lars-Göran Hansson har han i dag förverkligat den drömmen.

Min bil har chassinummer sju, säger Gunnar och visar upp registreringsbeviset.

Jodå, mycket riktigt. Där står klart och tydligt att läsa Saab Sonett med chassinummer 007. Men hur är det möjligt? Den sjunde Sonetten sätter ordentliga myror i huvudet på de mest inbitna Saabfantasterna.

Jo, i stället för att erbjuda det kladiga smöret från Småland byggde de en exakt replica.

Allt började där även original-Sonetten föddes – i den (för Sonettvän-

Rariteter. En del skulle säkert slänga bort de här träskivorna. Så inte Lars-Göran Hansson och Gunnar Johansson. Det är nämligen originalmallarna till ur-Sonettens hjulhuskanter. Mallarna låg kvar i samma lada som original-Sonetten byggdes i.





Retrosport. Den sportiga ratten härstammar från en Saab Sport 96 från 1962. Enkel, men tjugig instrumentering.

ner beryktade) ladan vid Åsaka utanför Trollhättan.

Jag skulle träffa en person i där, börjar Lars-Göran. Vårt gemensamma intresse gjorde att samtalet snabbt handlade om Saab.

Enkel konstruktion

Plötsligt berättade mannen att han tidigare byggt många Saabar. Det var i hans fars snickarverkstad som de första Saab Sonetterna kom till.

När Lars-Göran åkte hemåt funderade han mycket på ur-Sonettens konstruktion.

Det var ju enkelt, skrattar Lars-Göran. Hela konstruktionen har många likheter med en Saab 96.

I stället för att åka hem styrde han färden mot sin goda vän Gunnar Johansson. Eftersom de båda har ett starkt Saabintresse krävdes ingen större övertalningar för att starta projektet.

Vi ville båda ha var sin replica, försäkrar Lars-Göran. Därför bestämde vi redan i byggets början att Sonett nummer 007 skulle bli Gunnars.

Trots allt var det hos honom de höll till.

Duon började med att leta upp en komplett Saab 96:a som ansågs duga som grundplåt. Naturligtvis tog den sig framåt med hjälp av en smattrande tvåtaktsmotor.

Betänk att det var tio år sedan, säger Gunnar. Då gick det att få tag på ganska bra grundobjekt.

Omvänd motor

Första åtgärden var att korta chassit. Sonetten har 28 cm kortare hjulbas.

Chassit på en Saab 96 är bredare fram och smalare bak, förklarar Lars-Göran. Vi vände på det, så att framhjulena åker utmed kupéutrymmets sidor vid en eventuell kollision.

Ur-Sonettens tvåtaktare var monterad åt "fel" håll för viktfordelningens skull. Dessutom sitter hela motorpaketet bakom främre hjulaxeln. Självklart skulle replican följa originalet.

En sådan operation ställer till det en hel del. Startmotor, generator, strömfördelare och hastighetsmätarvajer är bara några av de komponenter som då plötsligt går åt fel håll. För att få allt att fungera igen måste hela motorns rotationsriktning förändras.



Vi var tvungna att plöja igenom gammal Sonettlitteratur, förklarar Lars-Göran. Slutligen vände vi strömkablarna till startmotorns magnet samt modifierade bendixdrevet.

Eftersom drevet spärrar åt fel håll var man tvungen att kapa det på mitten. Därefter vände de helt enkelt på den avkapade biten, gjorde några förstärkningar och svetsade dit den igen. Resultatet blev ändrad spärriktning.

Självlart högerstyr

En omvänd motor för även med sig att styrväxeln måste flytta på sig. Placerad framför motorn spegelvänder den förarens kommandon. Svänger han höger styr bilen åt vänster och vice versa.

Därför gällde det att även vända på själva styrväxeln. Rattaxeln måste på grund av platsbrist numera sitta på

After you, sir. Sonett 007 tog tio år att sätta samman. Kollegan 008 till höger lär vara färdig till sommaren, fem år efter dess byggstart. Fler blir det inte!

höger sida. Av just det skälet byggdes samtliga sex ur-Sonetter högerstyrda.

Dominobrick-effekten fortsätter. Styrväxelns nya placering gör även att de främre stötdämparna måste placeras om.

Byggherrarna var även tvungna att se över likströmsgeneratoren. Anledningen var att den laddade ur batteriet i stället för tvärtom. Lösningen blev att ändra generatorns polaritet. Likaså krävde hastighetsmätarvajern en del jobb. Den snurrade åt fel håll.

Hastighetsmätardrevet är en originaldel från -56, säger Lars-Göran. Vi hittade den hos en renoverare som omedvetet lyckats komma över ett exemplar.



Kloka ord.
Det är flyt på det här projektet.
Nja, det är något som inte stämmer här.

Knep-å-knåp. Tänk dig att du tar en bil och delar den som en brödlimpa. Sonettens konturer trolades fram med spånskivor och tråd. Byggduon tog massvis med mått från två av de sex ur-Sonetter som finns.



Drevet hade gjorts i ordning för en kunds räkning. När den monterades i kundens bil verkade först allt fungera perfekt. Snart började det samlas olja i mätarna på instrumentbrädan. Då insåg de att något var fel.

Originaldrevet till hastighetsmätaren pumpade helt enkelt ur oljan från lådan, förklarar Lars-Göran. Den var inte avsedd för en traditionell växel-låda.

500 kg gips

Växelspaken sitter på förarens högra sida, alltså längst mot bilens högra sida. Via några enkla stag är den länkad mot lådan. Den sitter i sin tur framför motorn.

När det var dags att gjuta karossen utgick byggherrarna från äkta vara.

Vi mätte av samtliga mått mot två äkta ur-Sonett, berättar Gunnar. Därefter sågade vi ut profiler av hela bilen i spånskivor.

Dessa placerades i rad och tråd spändes upp mellan. Över alltsammans lades tidningspapper.

Nästa steg blev att gipsa alltsammans, fortsätter Lars-Göran. Vi åkte till Göteborg och handlade 500 kilo gips.

När pluggen var färdig sågade de ut dörrarna och huven. Nu kunde de gjuta av formar. De i sin tur användes för att ta fram en exakt karoskopia i plast.

Samtidigt tillverkades nedre delen av sidorna i aluminium.

Plexirutan framför sittbrunnen klasas som vindskydd. Därför slipper den kravet på vindrutetorkare. Byggherrarna tog bara fram en mall på hur rutan skulle se ut. Därefter placerades en stor plexiglasskiva över den. Alltsammans värmdes upp i en modifierad hushållsugn.

Värmen gjorde allt jobbet och rutan blev perfekt, skrattar Gunnar.



Enkelt!?!?

Till och med stolarna är modifierade. Ursprungligen är det Saab 96-stolar vars sittdyna har försänkts genom omarbetad rörkonstruktion. Därefter kläddes de om i svart skinn. Samtidigt passade man på att flytta fästena för stolarna bakåt.

Allt låter så enkelt när de båda beskriver sitt bygge.

– Tja, Saab har ju byggt sex stycken, försvarar Lars-Göran sig. Det var ju bara att göra likadant. Vi har kunnat använda standarddelar från olika Saabmodeller.

Han och Gunnar hade under hela byggets gång stor glädje av boken "Alla Saabs sportbilar". Där stod det mesta de behövde veta för att få sin replica så naturtrogen som möjligt.

Efter tio år kunde de för första gången njuta av det färdiga resultatet.

Gissa om de chockerade på träffarna. Inbitna Sonett-fans får nu tid att förbereda sig på en ny chock.

Jag har filat på min bil i nära fem års tid, avslöjar Lars-Göran. Den är nog klar till sommaren.

På hemligt uppdrag. Saab Sonett 1 tillverkades endast i sex exemplar. Gunnar Johanssons bil är den sjunde, åtminstone enligt registreringshandlingarna.

Världens hemligaste Sonett 007 får alltså snart sällskap av agent 008! Omvänt. Hela tvåtaktaren på 750 kubik är vänd åt andra hållet, precis som i originalet. Rattaxeln hamnar därför på höger sida, varvid bilen blir högerstyrd.

Snabba fakta

Bil: Saab Sonett 1 Replica. (Bil 007).

Ägare: Gunnar Johansson, Trollhättan.

Byggare: Gunnar Johansson och Lars-Göran Hansson.

Kaross: Öppen 2-sitsig roadster. Glasfiberarmerad kopia efter originalbil. Främre blinkers från Citroën, bakljus och nummerplåtsbelysning Saab 93, sidoblinkers från Saab. Vindruta specialtillverkad i plexiglas. Nyttillverkad chassiskylt. Nyttillverkade sidoplåtar av aluminium. Backspeglar: inre från tidig Saab 96, yttre nyttillverkade av företaget Lucas.

Motor: Saab 2-takt 750cc-motor. Motorn placerad bakom växellådan. Ändrad rota-

Problem med bränslenivågivaren?

Mats Jonsson

Mektips för
din Sonett

För en tid sedan undrade Torsten Åman hur han skulle fixa tankmätaren i sin 72:a. Den fladdrade då och då under körning. Ni som har lite bilelektriskt kunnande vet att det fladdret ofta beror på kontaktproblem av något slag. Inte helt sällan i givararmaturen som sitter nedsänkt i bränsletanken. Jag talade om för Torsten att man ibland med stålull kan putsa av flottörarmens släpsko och sedan bocka den lite försiktigt för att öka kontaktrycket. I Torstens fall tycks det ha fungerat men det är inte alltid man har sådan tur och då uppstår problem eftersom nya inte finns att köpa.

Med åren så kan faktiskt trådarna i den här lindade resistorn helt enkelt bli väldigt slitna och till och med nötas av. (Bild 1) Just det. Resistor. I armaturen finns det en spole lindad med motståndstråd och den funge-

rar precis som reostaten som reglerar instrumentbelysningen. Alla Sonetter har enligt reservdelskatalogen samma typ av nivågivare och denna är ganska lik den typ som satt monterade i Saab 96 på 70-talet. Dock skiljer

tionsriktning. Styrväxel spegelvänd och flyttad framför främre axeln. Undre länkarmar skiftade för att få stötdämparna bakom axeln. Generator, startmotor och strömfördelare har ändrad rotationsriktning. Kylare från Saab 99. Modifierat avgassystem från Saab 96 -62.

Effekt: Ca 50 hk.

Transmission: 4-växlad manuell från Saab 96 -62.

Chassi: Modifierat Saab 96-chassi. Sidobalkar flyttade, smalare fram än bak (original tvärt om).

Bromsar: 2-krets trumbromsar.

Inredning: Ombyggda och tillbakaflyttade Saab 96-stolar, omklädda i svart skinn. Sittbrunn och instrumentbräda i svart galon. Delar av sittbrunnen och bagageutrymmet klätt i högtalartyg. Ratt från Saab Sport 96 -62. Instrument både från Saab 96 GT750 och sportmodellen. Kurvhandtag från Saab 96. Emblemet på instrumentbrädan nyttilverkat.

Fälgar: Saab 96 plåtfälgar, 4x15". Snobbringar från Saab Sport och 96:ans navkapslar.

Däck: Pirelli Cinturato 155SR15.

Byggtid: 10 år.

Övrigt: Snygg Saabmodell som var "enkel" att bygga.

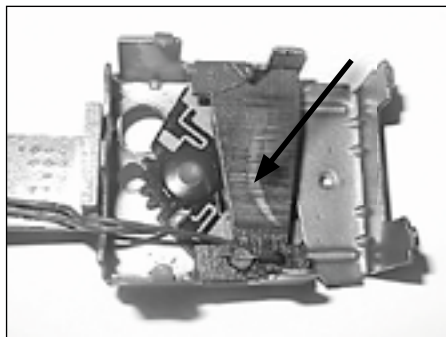


Bild 1. Här syns den slitna resistanslindningen. I dess mitt framträder flottörarmens slitage tydligt

den sig på två sätt: 1) Avståndet mellan flottör och flottörarmens led är 90 mm längre på Sonetten jämfört med Saab 96 och 2) avståndet mellan anliggningsytan mot tanken, packningsplanet, och själva sensorenheten är 90 mm på Sonetten men endast 65 mm på Saab 96. (Bild 2).

Nu kommer det trevliga: 1) Sensorenheten är isärtagbar. (Bild 3). 2) Resistansen i spolen på 96:an och Sonetten är densamma. Ca 195 ohm. 3) Lindningarna är kompatibla. Man kan alltså ta och flytta över en lindning från en Saab 96 till en Sonett. Man behöver ett par tänger och en lödkolv.



Bild 2. Sonettens givare sitter djupare i tanken. Enheten är 25 mm längre än motsvarande i Saab 96 V4.

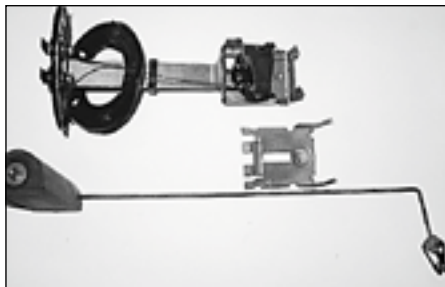


Bild 3. Isärtagen sensorenhet.

Förmodligen kan man även använda en enhet från Saab 96 om man förlänger armen vilket tipsades om i en tidigare utgåva av denna tidskrift. Eller så kan man flytta över armen. Men sannolikt kommer inte mätaren att visa rätt efter detta. Tom, halv respektive full tank visualiseras av mätaren genom olika resistansvärden. Givarens geometri och slaglängd är noggrant uträknade för att ge korrekta utslag i instrumentet. Eller borde vara. Hitintills har jag nog inte haft någon Sonett som har visat halv tank när man har fyllt upp 30 liter. Jämför man 96:ans tank med Sonettens så rymmer den sistnämnda ca 40% mer bränsle och så är den dubbelt så hög. Förmodligen är det därför som de båda givarna skiljer sig åt på de två tidigare beskrivna punkterna. Att resistansen är den samma är ingen överraskning: Det är ju samma mätare i bilarna.

Om tanken sedan är tom när arbetet utförs; passa på och titta vad mätaren visar. Kanske givarens "bottenstopp" behöver justeras? Och lova dig själv, dina nära och ditt försäkringsbolag att inte ha en cigarett tänd i munpipan när du demonterar givaren..

Sonett III with an unusual front

Axel Boey/Jan-David Skavén

Jag hade en liten e-postkorrespondens med Axel Boey om en Sonett III med en minst sagt udda front. Man har ju sett en del varianter genom åren. Här är det svar jag fick från Axel Boey i Belgien, det var även Axel som hade vänligheten att sända mig bilderna. Ni får hans svar på engelska så som jag fick det.

The owner is Koos Goossens - Pe-
elkant 3 - 5456 PE Wanroij- The
Netherlands. Tel +31- 485 478961.
He claims conversion is a limited se-
ries of 75 cars (!) done by a dealer
in Boston (?)

Hood tilts forward - if you remo-
ve the bumper first - that's why he
kept the hatch. My best guess: So-
mebody crashed the car and remade
the nose with a 96 grill he had ling-
ering around.





Limited series: the Dutch really enjoy that kind of stories. If you go to their meetings they all drive an exceptional limited series car, even if it is only a dealer who installed mudflaps

and put a sticker on the dashboard with his dog's name on it."

Tack för bidraget Axel, hoppas inte någon holländare tar illa upp för raderarna från Belgien!



Greetings fellow Saabers

Preparations for this years New Zealand Tour are now complete and we are looking for help from you to attract some more international visitors to our wonderful country. The tour is scheduled to run from the end of March for 13 days visiting some of the most scenic parts of the South Island.

The entry fee of NZ\$3200 for two people sharing a room includes all hotel accommodation; most provided by the Scenic Circle Hotel group and several of our evening meals together, a winery tour and dinner and some gifts.

The number of international entries so far is disappointing and we hope to see more of you down under to enjoy our autumn weather. Take to chance to visit one of the most beautiful parts of the world, passing through fiord and glacier territory, rain forests that need to be seen to be believed, back country tussock country, magnificent coast lines, the Southern Lakes tourism area and many opportunities to stop and enjoy the company, the scenery, and learn something of our history.

We still have some cars available for loan.

So get your entry in using the attached entry form and we will give you a time to remember for the rest of your life!!!!.

So for those club officials who are receiving this email please let your members know of our event so they can get their entry in to us.

We know it is a long way to travel but as a group who has now made 5 trips to the northern hemisphere to celebrate Saab's we can assure you the effort is worth while and rewarding.

We have planned our tour to cover Easter weekend to minimise absence from work for those of you, who like us still need to have a paying job.

The tour stops in Queenstown in the southern lakes region for Easter as the NZ version of the Pikes Peak hill climb is run along with a bi annual vintage aircraft show which attracts people from all over the world.

The tour details are contained on the Scenic Circle Hotel web site under the sponsorship link. A copy of the entry form is also contained there.

The site is <http://scenic-circle.co.nz/> so pop in and have a look. You could also have a look at <http://www.purenz.com>

So as we say down here, "come on, give it a go"

That's all for now, Graeme Sharp, Tour Coordinator

Graeme Sharp, 63a Frankleigh Street

Spreydon, Christchurch, New Zealand. Mob+ 64 21 395944

En rapport från Historisk Racing

Text: Bruno Olsson, bild Bengt-Åke Liljevind.



Stilstudie på Mantorp.



Hej alla Sonettvänner. Efter motorras sista tävlingen 2002 på Mantorp smälte 1:ans kolv på grund av bränslebrist. Det visade sig att tanklocket inte släppte in luft i tanken varvid ett vakuum uppstod så att pumpen inte orkade suga bränsle i slutet av den långa rakan. Ström kontaktades och ett nytt block borrades, kolvar av högkompmodell inköptes, ny vassare kamaxel monterades. Under 2002 hade det även varit problem med att fyrans drev lossnat. Fick hjälp av Mats Wassberg med att försöka svetsa fast drevet på pinjongen eftersom jag inte hade något nytt. Det höll hela 2002.

Inför säsongen 2003 bestämdes att Standard/GT-76 skulle köra fyra tävlingar med STCC + två egna. Detta medförde en fördyring av startavgiften. Men tack vare STCC gick det att ragga sponsorer för 2003. Publiciteten har varit god med sändningar i Viasat Sport vid tre tillfällen. Även TV 4+ har haft sändningar om historisk racing.

Mantorp

Vid första tävlingen 2003 på Mantorp med STCC gick Sonetten med de nya delarna i motorn mycket bra. Så bra att fyrans drev åter lossnade. Det blev till att agera åskådare och se Pekka dra med 600hk Corvetten på rakan. En upplevelse bara det. Upp till Wassberg med ett nytt drev och en ny pinjong. Nu blev lådan som ny.

Gelleråsen

Vid nästa tävling som var RHK:s 25 års jubileum på Gelleråsen fungerade allt mycket bra. Hade en god fight med en tvåliters Amazon och en MGB GT 1800. Eftersom Sonetten har väldigt bra väghållning i förhållande till de andra bilarna så kunde jag bromsa mig förbi dem i Tröskurvan efter startrakan. Föraren i MGB:n sa efter racet att han hade bromsat sent och undrade hur långt utanför banan jag skulle hamna när jag drog förbi. Men allt gick bra och jag höll ställningen i mål.

Falkenberg

På Falkenberg med STCC blev jag intervjuad av TV reportern Håkan Mattsson. Inslaget sändes i TV4+ i december. Tävlingen gick bra, hade



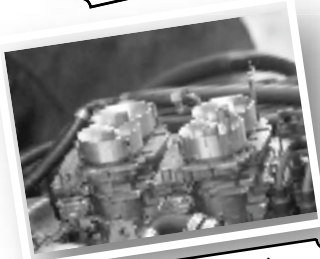
Jagad av en Porsche.



Även en Alfa fick se sig passerad i Tröskurvan på Gelleråsen.



Jagad av Abarth och MGB GT på Knutstorp.



Min förgasaranläggning, två st. 40-40 DCNF Weber.



Bromsat förbi Amazon i Trösen.



Prisutdelning på Mantorp. Tar emot bucklan av klasspappan Stefan Svensson.

en rolig fight med Stefan Svensson i en Abarth Scorpione.

Knutstorp

Nästa tävling gick på Knutstorp tillsammans med STCC, med ett varierande väder. Vid tidsträningen på lördag regnade det kraftigt och i blött väglag går Sonetten mycket bra i motsats till diverse bakhjulsdrivna bilar. Tävligen på söndag gick i torrt väglag. Enda bekymret var att i u-svängen efter halva banan ville motorn inte svara på gasen utan spottade. Fick byta till större lågfartsmunstycke, så var problemet borta.

Gelleråsen

Tävling den 16-17/8 på Gelleråsen, den sista med STCC, gick inte bra.

Träningen på lördag gick någorlunda. Vid tävlingen på söndag kom jag ett halvt varv när motorn stannade. Efter några minuter gick den igång så att jag tog mig till depån. Pinsamt då det visade sig att jag glömt att tanka. Blev intervjuad av Viasat Sport. Berättade om bilen.

Mantorp

Inför den avslutande tävlingen på Mantorp 12-13/9 tog jag kontakt med Hans Eklund för att diskutera väghållning. Sonetten hade hela året varit understyrd åt höger och svagt överstyrd åt vänster. Hasse rekommenderade en kille vid namn Jonny Thomsen Teknikkonsult AB som ringde mig på tisdag före Mantorp, skulle till Norge på onsdag, tittade in och vägde av Sonetten. Det visade sig att den gick

Tänker Du låna ut Din Sonett?

Jan-David Skavén



Nej, jag har inga planer på att låna Din Sonett, men andra kanske har det. Då och då lånar vi ut Sonetter till olika utställningar, till muséer, till inspelningar för film och TV, för fotograferingar eller andra speciella ändamål då vi kanske inte har möjlighet att själva ha uppsikt över Sonetterna.

Nu har MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet tagit fram ett bra standardavtal för uthyrning/utlåning av fordon. Det är kanske inte det första man tänker på att upprätta ett avtal bara för att ställa ut sin bil på t.ex. en bilmässa eller låna ut den till en inspelning. Oftast tycker man nog att det är en kick att se sin egen bil beundras på utställningen och bekymrar sig inte för att det kan hända den något. Men det kan det och det kan lätt uppstå tvis-

ter, missförstånd och meningsmotsättningar mellan fordonsägare och t.ex. ett museum.

Jag ska nämna ett par punkter i avtalet, så ser ni vad det handlar om: För det första nämner man ägare till bilen och hyresman samt givetvis uppgifter om fordonet. Vidare reglerar man uppställningsplats under hyrestiden, hyrestiden, hyresbeloppet, försäkring, transporten dit och från och uppsägningstid. Avtalet reg-

på vänster fram och höger bak. Detta rättades till med ett mellanlägg på fyra (4) mm på höger framfjäder.

Vid avslutningstävlingen på Mantorp den 12-13/9 var det en upplevelse att köra, Så lite gjorde så mycket. Svagt understyrd åt båda hållen. Avsevärt förbättrad väghållning. Tävlingen gick som på räls. Men den långa rakan på Mantorp är trög.

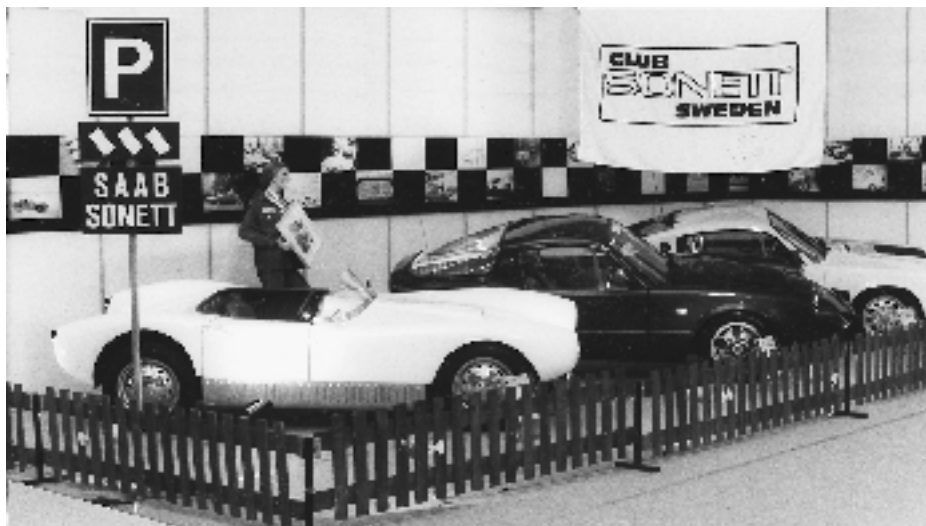
Blev 2003 klassegrare i GT-76 1300-

1600cc.

Säsongen 2004

Inför årets säsong som blir helt med sportvagnsserien, inget STCC, monteras en ny kam som skall ge ca fem hk mera. Ställer om framvagnen så att hjulen ger mer camber vid sväng. Kan på så vis justera in mindre camber som ger bättre starter.

Med vänlig hälsning



Bilden togs vid Sollentunamässan 1987 då vi ställde ut en Sonett I, II V4 och III. Kvinnan ni ser le bakom I:an är lyckligtvis bara en skyltdocka, det hade varit tufft att ha det leendet påklistrat i tre dagar.

lerar ägarens respektive hyresmannens ansvar, skaderegleringsprinciper, avtalsbrott, tillfällig disposition och tvister.

Ett avtal är ett avtal och blir vad ni gör det till. Om ni båda är överens om att lånet av Sonetten ska göras utan ersättning så skriver ni det, svårare än så är det inte. Är det något annat ni vill lägga till eller ta bort så gör ni det. Finessen är snarare att

avtalet täcker in de vanligaste punkterna som kan bli aktuella. Det kan ju tyckas formellt men om något skulle inträffa så är det kanske guld värt, i alla fall pengar, att Du som ägare till Sonetten har ett bindande avtal med hyresmannen.

Slutligen, hur får man då tag på detta avtal när det blir aktuellt? Allra bäst är nog att kontakta MHRF:s kansli, tel. 08-30 28 01, så får Du den allra senaste versionen. Det går också utmärkt att ladda ner det från MHRF:s hemsida på Internet: www.autosite.se/mhrf. Annars är Du välkommen att kontakta mig, tel. 08-93 15 65, så sänder jag ett ex.

*Boka in vårmötet 29-31 maj i Norge
och träffen i Västerås 14 augusti
i er almanacka!*

Välkommen till Club Sonett Sweden Årsmöte 29-31 maj i Eidsvoll, Norge

CSS Årsmöte er i år lagt til Norge og Pinsehelgen '04. Vi ønsker alle Sonett entusiaster riktig velkommen til nydelige Eidsvoll kommune som ligger midt mellom Oslo og Hamar, bare noen få kilometer fra Gardemoen Oslo Lufthavn. Vi håper selvfølgelig at de aller fleste velger å kjøre sin elskede Sonett fremfor å komme med fly, det måtte i så fall være et Saab fly. Vi har i år valgt å legge opp til et langhelg program for å kunne få et rikholdig program i nydelig natur og spennende historie.

Nedenfor vil dere finne et foreløpig program og priser for helgens aktiviteter. Medlemmer av Gammalsaabens venner (GSV) vil også være velkommen for å kunne bringe våre to organisasjoner litt nærmere sammen og knytte enda flere vennskapsbånd på tvers av grensene.

Vi har reservert en del hytter med enkel standard på Hersjøen camping som blir Base camp denne helgen og noen rom i Letohallen (B&B) som ligger 10 min kjøring unna. For de som ønsker hytte eller rom ber vi om en tilbakemelding så raskt som mulig for endelig reservasjon.

Foreløpig program

Lørdag 29/5

- Kl 11-15: Oppmøte på Hersjøen camping, registrering
- Kl 15-18: Kjøretur i flott natur med innlagte oppgaver
- Kl 18-20: Registrering på Hersjøen camping for nye ankomne
- Kl 20-24: Sosial sammenkomst Letohallen

Søndag 30/5

- Kl 0930 Avreise
- Kl 10-12 Årsmöte på Eidsvollbygningen med omvisning for ledsagere og barn
- Kl 10-13 Parc Ferme ved Eidsvollbygningen med avstemning på fineste Sonett
- Kl 14-15 Sammenkomst på Nebbenes, servering av Sonett-tårta og kaffe, premiering av fineste Sonett(er)
- Kl 15-18 Kjøring i flott natur
- Kl 20-24 Sosial sammenkomst med BBQ (egen mat + drikke)

Mandag 31/5

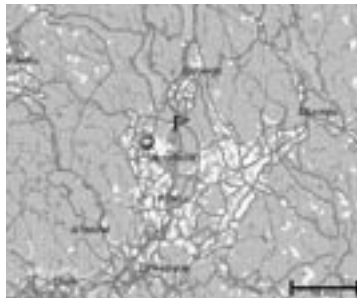
- 1030 Avreise
- 11-13 Omvisning Flysamlingen på Gardemoen
- 1330 Avslutning og hjemreise

1. Hersjøen Camping og Letohallen

Base camp for helgen vil være Hersjøen camping. Hersjøen camping i Mogreina ligger i nærheten av E-6 nord for Gardemoen flyplass, ca 40 min med bil fra Oslo.

Campingplassen ligger i naturskjønt område og har gode fasiliteter. Godt utbygd campingplass for telt, campingvogn og med 27 utleiehytter i enkel standard, rent badevann og rolige omgivelser.

Letohallen: Se også <http://www.letohallen.no/> for mer informasjon.



Påmeldingsinformasjon:

Navn på hovedmedlem,

Antall voksne i tilleggantall barn under 16 år

E-post adresse

eller post adresse

mobiltelefon nummer.

Vi ønsker å delta fra mai til..... mai

Vi ønsker å reservere: _ Hytte/ Stuga* forpersoner (NOK 180 – 380/natt)

_ Telt plass (NOK 80/natt)

_ Husvagn plass med/uten strøm (NOK 80-150/natt)

_ Enkelt/ Dobbelt rom i Letohallen (Bed & breakfast)
(NOK 540/ 790 per natt)

*) Enkel standard – kun kjøleskap og kokeplate, ikke innlagt vann, sengetøy/soveposer må også medbringes. Pris varierer avhengig av sengeplasser.

Reserverte hytter og rom vil bli fordelt etter rekkefølgen på mottatte registreringer.

Hytter og rom garanteres frem til 1 april 2004. Vi sender bekreftelse når registrering er mottatt.

Deltager avgift NOK 400/pers.

Dette inkluderer mat på lørdag kveld, tilbehør til felles bespising søndag kveld (BBQ, ta med egen mat og drikke), omvisning Eidsvollbygningen og Flysamlingen.

Send påmelding til css2004@gsv.no , SMS til +47 907 92 706,

CSS2004, c/o Ketil Bjørnebekk, Oldenborrevn 16, N-3172 Vear

Se <http://eidsvoll1814.museum.no/> og <http://www.flysamlingen.museum.no/> for mer detaljer

Viktig meddelande till, i första hand, utländska medlemmar:

Om Du är i Sverige och sätter in pengar (t. ex. medlemsavgiften) på klubbens konto i Föreningssparbanken, skicka ett meddelande till mig om det. Jag får inget meddelande från banken om vem som har satt in pengarna, men det får jag om pengarna skickas från ett annat land.

Important message to foreign members:

If you are in Sweden and pay the member fee to the club's account in Föreningssparbanken, please send me a message about it. I don't get information from the bank about who did the deposit, but I will get this information if the money comes from another country.

Johnny Johansson, tel/fax: 0521-221250,

E-mail: johnny0521221250@telia.com.





Så här presenterades Saab
Sonett II, i ANA-nytt 1966

extrem sportvagn

SAAB SONETT II

I början av februari 1965 visade SAAB en prototyp av en tvåsitsig sportvagn. Några veckor senare visades en andra prototyp med en helt annan karosserutförning. Den första var ritad av forngivaren Björn Karlström, och den andra hade fått sin form av SAABs ordinarie forngivare Sixten Sason. Ingen av de två bilarna betecknades som slutgiltig i formen eller tekniskt helt färdig för serietillverkning. Båda vagnarna hade framställts i experimentensyfte och ett eventuellt beslut, om att utveckla den ena eller andra modellen till helt seriemogen version skulle fattas när bilarna genomgått mera omfattande prov.

Arbetet med att föra projektet vidare har nu hunnit så långt att en produktionsplan föreligger och en försöksserie om 25 vagnar har börjat byggas. Utgångspunkten för den nya bilen har varit den första prototypen. Modell och utseende är fastställda men, eftersom utprovningen ännu pågår kommer vissa detaljändringar eventuellt att göras under tillverkningen av dessa 25 vagnar.

Den nya bilen har fått namnet SAAB Sonett II. Den första Sonettmodellen byggdes 1956 och var en ren experimentmodell, som bara gjordes i ett fåtal exemplar.



lätt, låg, snabb



Den egentliga serieproduktionen av Sonett II är avsedd att sättas igång under hösten 1966. Tillverkningstakten kommer då att vara 3 vagnar per dag, men det finns möjligheter att senare öka tempot i betydande grad,

Den främsta anledningen till att

SAAB SONETT II har separata framstolar av äkta GT-typ. De är gjorda i ett stycke och formade för att ge stöd hela vägen från knävecken till skuldrorna och dessutom i sidled. Ratten är läderklädd.



SAAB SONETT II är lätt, låg och snabb. Tomvikten är endast 660 kg och den accelererar från 0-100 km/tim på 12,5 sekunder.

SAAB utökar sitt modellprogram med en GT sportvagn är att det på många av de viktigaste exportmarknaderna, främst USA, finns ett stort intresse för en SAAB-bil av den här typen. Det första internationella framträdandet hade Sonett II på Genevesalongen den 10-20 mars i år. inför amerikansk press och publik presenteras den på Colosseum-utställningen i New York nu i april.

SAAB Sonett II har samma grundform som den första prototypen, men designen har omarbetats i detaljerna och blivit elegantare. I mekaniskt avseende är vagnen baserad på standarddelar från SAAB. Motor, kraftöverföring, styrning, bromsar, hjulupphängning m m är i princip i överensstämmelse med motsvarande detaljer i SAAB Monte Carlo 850. Även chassiets plåtstomme består till stor del av standardkomponenter. En del av dem har naturligtvis modifierats för att kunna passa. Det låga och lätta karosseris-

kalet är tillverkat av glasfiberarmerad plast och består endast av två delar förutom dörrarna och bagagerumsluckan. Fronten, framskärmarna och huven utgör ett stycke, som fälls från bakkanten framåt - uppåt. Åtkomligheten i motorrummet är därför mycket god. Mellan vindrutan och huven finns friskluftsintaget för kupén.

Liksom SAAB:s övriga modeller har Sonett II stålförstärkningar i vindru-testolparna. För att få dörrarna stabila och skrammelfria har de försetts med mycket stadiga stålramar och hängts upp på kraftiga vertikalbalkar. Mellan taket och det lådliknande tvärskotet bakom sätena, innanför vilket bensintanken har sin plats, sitter en sk störbåge, gjord av förkromade stål-rör. Inredningen är hållen i grått och svart. Enda undantaget är instrumentpanelen, som är gjord av mahogny-plywood med yta av valnöt. Ratten är svart och läderklädd. Stolarna är av äkta GT-typ, gjorda i ett stycke och formade för att ge stöd hela vägen från knävecken till skuldrorna och dessutom i sidled. Bagagerummet, som är klätt med mjuka mattor, har en rymd av ca 250 liter. Det är tillgängligt både från kupén och genom en lucka på den tvära bakväggen. Reservhjulet ligger i ett särskilt fack under bagagerum-mets golv.

Motorn skiljer sig något från standardutförandet i SAAB Monte Carlo 850. I Sonett II är den försedd med tre stycken horisontalförgasare samt ett luftfilter, som inte kräver stort utrymme i höjddled. Kylfläkten är eldriven och kopplas automatiskt till eller från alltefter kylningsbehovet. På grund av att kylaren är lågt placerad finns ett separat expansionskärl. Även behållaren för motorns smörjolja samt avgasröret skiljer sig från Monte Carlo 850. Motorns inre - cylinderdimensioner, kompression, spoltider, vevaxel etc - överensstämmer däremot helt. Detsamma gäller koppling, växellåda och differential. Motorns maxeffekt uppgår till 60 hk (DIN) vid 5 200 varv/min.

Sonett II är lätt, låg och snabb. Tomvikten uppgår endast till 660 kg. Fulltankad och med komplett utrustning väger vagnen 710 kg och tjänstevikten är 780 kg. 60 % av vikten (med förare) vilar på de drivande framhjulen. Totala höjden är inte mer än ca 116 cm, bredden uppgår till 149 cm och längden till 377 cm. Från 0 till 100 km/tim kan Sonett II accelerera på 12,5 sek. 80 km/ tim nås på 9 sek. Toppfarten är ca 170 km/tim

SAAB Sonett II byggs vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ) i Ar-löv.

*Vi har redan nu lagt ut den kompletta, preliminära kallelsen till vårt vårmöte i Norge på vår hemsida: www.autosite.se/Sonett.
Gå in där och kolla!*

Till minne av Rudolf Abelin

Jan-David Skavén

Ni som var med på vårt jubileums-
möte 1996 på Café Yddinge i Skåne
minns kanske att bland andra Ru-
dolf Abelin höll ett mycket givan-
de tal vid middagen. Vi uppskat-
tade alla att direkt från källan få
höra lite historik från MFI tiden.
Han har även haft med en artikel
i vår klubbtidning där han berät-
tade om sina minnen från produk-
tionen av Sonetten. I slutet av för-
ra året gick Rudolf Abelin bort i en
ålder av 86 år.

Han var son till skaparen av Norr-
vikens Trädgårdar i Båstad, även
han hette Rudolf. Det var också där
som jag flera gånger träffade Rudolf
eller "Rulle" som han oftast kalla-
des, i samband med att han satt i
jury för fordonsbedömningen när
det var Classic Car Show.

Konstigt nog startade han sin bana
i en kanotfabrik i Båstad. Detta led-
de så småningom till de för oss väl-
kända flygplanen och Sonetten med
anknytning till MFI, Malmö Flyg-
industri, där han blev vd.

I slutet av 60-talet delade man upp
produktionen vid MFI så att till-



verkningen av Saab Sonettkarosser-
na flyttades till Trelleborg Gummi
Ljungbyfabrik och flygverksamhe-
ten såldes till Saab. Så småningom
arbetade Rulle Abelin tillsammans
med den för oss välkände konstruk-
tören Björn Andreasson vid ännu ett
MFI, nu som förkortning för Mal-
mö Forsknings- och Innovations-
centrum. Man fortsatte utveckla
kompositmaterial med inriktning
på flygteknik.

Nu är båda borta och med dem
två visionärer med ett stort tekniskt
kunnande och vilja att driva utveck-
lingen framåt.



Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping,
tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 487 74 84-8

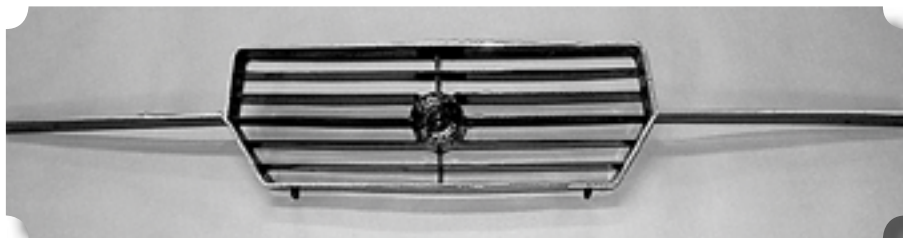
Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen SonettVärlden. Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.autosite.se/sonett. Upp till 4 veckors leveranstid.

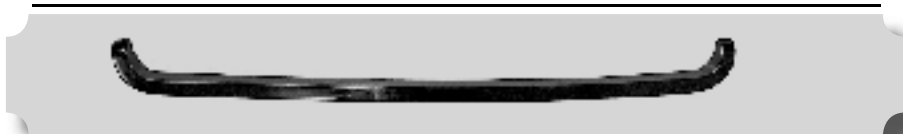
OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



Några exempel på nyinkomna reservdelar



Grill till Sonett III 1972-74. OBS! finns endast 2 st i lager
Handgjord, emblem ingår ej. Pris: 1200 kr



Bakre stötfångare med skönhetsfel. OBS! finns endast 3 st i lager.
Sonett III 1970-72. Pris: 1400 kr (ordinarie pris 2800 kr)



Sidomarkeringsljus till Sonett III, OBS! ej original. Glas, sarg och insats är lika som original, det som skiljer är gummit.
Pris 695:-/st



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson

[www:motorsportsweden.com](http://www.motorsportsweden.com)

e-mail: matsj@swipnet.se

Även om snön ligger tjock när detta skrivs så närmar sig våren. Jag hoppas att ni är flitiga i garagen så att så många Sonetter som möjligt kommer ut på vägarna i sommar. Självt ligger jag som vanligt efter i tidtabellen men det ska nog lösa sig till slut. De flesta av er har säkert noterat att Classic Motor Album i december ägnade ett helt nummer bara åt Saab. Och roligt nog fanns det mycket kul att läsa om våra Sonetter. Denna tidning kom också att medföra ett ökat intresse från den icke Sonettägande allmänheten och det är nog ett tiotal förfrågningar som jag har fått angående var man kan köpa en Saab Sonett.

På den amerikanska auktionssiten Ebay så var det i slutet av 2003 en tvåtaktssonett ute till försäljning. Chassinumret var 214 och nuvarande ägaren hade ägt den ganska länge. Bilen var nästan helt komplett men tyvärr ganska rostig. För att inte säga väldigt rostig. Jag var själv med och bjöd lite till en början men när den närmade sig 5000 dollar så försvann den innan budtidens utgång.

Jag mailade till ägaren som sade att han hade ångrat sig men jag tror att

det kan ha funnits andra skäl. Just den här bilen hade gått på östkusten i hela sitt liv och följaktligen väntade ett omfattande rostlagningsarbete. I princip att ett nytt chassi var tvungnet att byggas.

På tal om Ebay så har det under vintern varit ganska mycket Sonettrelaterad litteratur ute till försäljning och jag har fyndat rejält. Bland annat ett helt nytt exemplar av Björn Svallners bok om Saabs sportvagnar. Lite amerikanska Sonettannonser och slutligen några broschyrer.



Bland annat en Sonett II broschyr skriven på franska.

Vad kanske många inte vet är att det just i ett till viss del fransktalande land

Sonett 000.214 i samband med att den utan-
nonserades i december 2003. Fin att se PÅ.
Mindre fin att se UNDER skalet.

såldes ganska många tvåtaktssonetter.
Schweiz faktiskt. Det var endast i USA
som det såldes fler till antalet.

Och så, avslutningsvis, exporteras
det Sonetter också. I Norge verkar
intresset vara stort. Nu ryms dessut-
om samtliga årsmodeller inom den så
kallade 30-årsgränsen och det är inte
så länge sedan en fin röd, AC-försedd
74:a gick över kölen.

Tour de Danmark

Vi har fått information till oss om 2004 års internationella Saabmöte i Danmark, det äger rum den 6-8 augusti. Allra bäst är att gå in på nätet och slå upp det som står på hemsidan, på engelska: www.intsaab2004.dk

Där finner Du nämligen all information om träffen, kostnader, anmälningsformulär och man berättar om de tre olika rutterna man valt ut innan själva träffen tar vid. Tanken är att de som önskar ska kunna välja en av dem, med början i respektive Köpenhamn, Frederikshavn och Kru-så eller om man så vill östra, norra och södra ruttan. Man börjar en sådan rutt måndagen den 2 augusti och slutmålet är mötespunkten för träffen, nämligen Fuglsø Center nära staden Ebeltøft på Jylland. Lite kort om programmet:

Fredag 6 augusti: Träffpunkt vid Fuglsø Center, bryggeribesök och grillning på kvällen.

Lördag 7 augusti: Tur i omgivningen, Saabmarknad och Saab "skönhetstävling". På kvällen blir det buffé med underhållning, prisutdelning och dans.

Söndag 8 augusti. Antingen besöka Kattegat centret med hajar eller Djurs sommarland. På eftermiddagen tar man farväl av varandra. Slutligen, en viktig sak: Anmälan och betalning ska ske senast den 31 mars, så ni har bara ungefär en månad på er efter det att denna tidning kommit ut!

Sonetttrattar

Mats Jonsson

Sagan om ringen i all ära men här kommer sagan om ratten. Eller om hålen för att vara exakt. På 66:or, 67:or och vissa 68:or fanns en läderratt vars ekrar hade hål. Under årsmodellåret 1968 så försvann hålen i ratten. På bilar med chassinummer från 520 och uppåt i kombination med att de var avsedda för den amerikanska marknaden för att vara exakt.

Orsaken till detta lär enligt initierade ASJ-källor ha varit att man förbjöd sådana konstruktioner i Kalifornien då föraren kunde fastna med halssmycken och dylikt i hålen under körning. Rattarna var handsyddas och tillverka-

de av P.D. Springhall, ett välrenommerat engelskt företag. Under Sonett III-perioden tänkte man byta leverantör men detta kom sedan att falla på grund av alltför låga volymer.

Här ser vi instrumentpanelen på en Sonett II V4 från 1969, avsedd för USA-marknaden. Som framgår av bilden är det inga hål i ratten.



Bilden visar ratten, med hål i, på en Sonett II från 1967. På båda bilderna är hastighetsmätaren graderad i miles.



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Sportbilen Classic

Tidningen Auto Motor & Sport har givit ut sitt första nummer av Sportbilen Classic, den kom ut i mitten av december 2003. Som namnet antyder handlar den helt om gamla sportbilar som Jaguar E-type, Austin Healey 100 S, Ferrari Daytona, Morgan 4/4 och så, förstås, Saab Sonett.

Inte bara med en artikel förresten utan två! Den ena handlar om min egen Sonett II V4 och är skriven av George Johansson som tidigare var chefredaktör för Teknikens Värld. Den heter "Den korta resan" och berättar mer med känslor och målande beskrivningar än om teknik hur det är att göra en kort höstresa med Sonetten med naturens vackra färger men också ett strilande regn. Man kan lugnt säga att infallsvinkeln var litet ovanlig och därför desto roligare. Artikeln kompletteras med en spalt om min egen Sonett-historia och lite snabbfakta om bilen. För att även ni som inte köpt tidningen ska kunna läsa artikeln så har jag fått lov att publicera den i något nummer framöver av Sonettvärlden.

Chefredaktören för Sportbilen Classic, Robert Petersson hade även med en egen artikel med rubriken "Den första resan". Den handlar om när de

skulle prova de Saab 9000 som slagit rekord på Talladegabanan i USA men där det hela slutade med en uppenbarligen mycket roligare tur med den blå Sonett I:an som normalt står på museet i Trollhättan. Robert berättar lite både om hur bilen tekniskt är uppbyggd och om hur det är att köra den. Att han var positiv, mycket positiv till den är uppenbart. "Den kanske läckraste sportbil som någonsin byggts i Sverige" och "Undrar hur Saabhistorien sett ut om man valt att vidareutveckla denna skönhet" talar väl för sig själva?!

Classic motor magasin album

Ni kanske såg annonsen i förra numret av Sonettvärlden för detta album på 108 sidor som helt ägnar sig åt Saab?! Den kom ut i december 2003 och det är väl ingen överdrift att skriva, att detta nästan är en Saabbibel för oss som gillar äldre Saabbilar. Som ni förstår så är det så mycket Sonettmaterial att det knappt låter sig citeras i denna spalt. Men låt mig bara nämna de rubriker som har med Sonetter eller Sonettprototyper att göra så förstår ni, de flesta är skrivna av Robert Gustavsson: "Lånade linjer, Maserati på Saabis"; handlar om Gösta Jak-

fors Sonett I. "Slaget om sportbilen"; den artikeln behandlar slaget mellan Sixten Sasons Catherina och Björn Karlströms MFI 13, som även drog det längsta strået, om än i förändrad form i serieproduktion. "I sitt rätta element" är historien om Kaliforniabon Paul Perrys II V4 från 1968. Ja, det är samma Paul Perry som Mats Jonsson omnämnde som ägare av ch. nr. 6 i förra numret av Sonettvärlden! Nästa artikel heter "Sonett som står sig" och handlar om Ingalill och Inge Ivarssons orange Sonett II från 1971. Det var ett gott val att visa denna bil, den är i ett mycket fint skick! En mer udda fågel är "Saab Quantum – en dålig affär" vilken mycket riktigt handlar om det amerikanska försök till bygge av en Saab sportvagn som bara byggdes i tre exemplar på grund av bland annat för dålig kvalitet. Vidare visas en bild på den Sonett I som Carl-Mag-

nus Skogh tävlade med i Kanonloppet på Gelleråsen, han blev 4:a. Ja, så skriver "bildoktorn" Bosse Andersson en artikel om sina Saaberfarenheter och där visas bland annat bild på den vita tvåtaktssonett som Åke Olsson ägde och på den III:a som Thomas Gustavsson äger. Slutligen handlar en artikel om den Saabverkstad som Janne Iggander hade till för några år sedan. På några bilder utanför verkstaden ser vi en del äldre Saabar som åter samlats där, bland annat vår medlem Torsten Anderssons vinröda III:a från 1972.

Det var artiklarna med Sonetter i, då har jag ändå inte räknat upp de artiklar som hade andra gamla Saabar från 92 och framåt via Saabohusvagnar till 99 turbo från 1980. Det jag möjligen saknar är den första varianten av 900 cab men den kanske är för ung än för att få vara med. Vi har blivit lovade att få använda artiklarna med Sonettmaterial, i princip de jag räknat upp ovan, i kommande nummer av Sonettvärlden så de kommer att vara med så småningom. Vi får se om vi kommer att ha möjlighet att visa lite bilder i färg, det vore kul och skulle göra artiklarna (och bilderna) mer rättvisa.

Automobil

I nummer 11 från 2003 så handlar en helsida om vår medlem Ulf Stensson och hans Saabintresse, rubriken var "Entusiasten" och det är nog en perfekt beskrivning på Ulf. Han är förresten inte bara med i CSS utan även Svenska Saabklubben och aktiv i dess lokalavdelning, Saab-Skånia. Ingressen lyder: "Ulf Stensson har

Torsten Anderssons med sin vinröda Sonett-III:a från 1972, hos Janne Iggander och hans verkstad. Foto: Robert Gustafsson.





Ulf Stensson vid ratten på en av sina Saabar.

bestämt sig. För honom finns bara ett märke och det kommer från Trollhättan. Hemma i sin gamla brandstation på den skånska landsbygden har han skapat ett Saabmuse-

um i miniatyr. Här ryms en läcker Sonett, en 900 cabriolet, en välhållen tvåtakts kombi-95:a och en ny, lyxig 9-5. Men pärlan är betydligt ovanligare än så, ändå kostade den bara 3000 kr." Den pärlan är förresten en orörd 99L från 1975, Ulf går bara och väntar på att även den ska bli kultbil.

I slutet av artikeln hittar journalisten, Olof Neergaard, på följande fråga: "Grattis, du har sju rätt på Lotto! Vad skulle Du köpa?"

- "En Sonett 1. Det byggdes bara sex stycken och de finns kvar än idag. Saab har två i Trollhättan, tre är privatägda och en ägs av Saab i USA. Fast mer realistiskt vore kanske att aspirera på en Mercedes 300 SL, måsvingemodellen."

GRATTIS Andreas Lagg Linköping

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!





Köpes/wanted Säljes/for sale

Körklar Sonett. Ej renoveringsobjekt. Bruksbil OK men skall vara besiktigad. Kjell Eriksson tel. 046 - 29 29 66

Ronalfälgar köpes, allt av intresse. Dan Gyllensten, tel. 040-46 67 71, e-mail: dan_therese@privat.utfors.se.

Kablage 7423825. Detta är "motorrums-kablaget" på Sonett III från 1972. Fanns i klubbens lager för en del år sedan. Har du ett nytt sådant att sälja: Var snäll och hör av dig. Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se

For my, 74 Sonett III: I am searching for the flexible shaft and a complete motor with gear box of the window wiper and the complete linkage from the carburator down to the accelerator pedal. Bernd Schubert. by phone +49 911 46 75 80 (pratar bara lite svenska) or via e-mail: schubnitz@t-online.de

I am looking for a Sonett II (V4) in perfect or very good condition. Gerdo Schepel, address: Enk 30 – 4214 DD Vuren, the Netherlands, tel nr: 31 (0) 183 633625. e-mail: g_schepel@zonnet.nl

Luftrenare original, arm till strålkastartorkare och emblem Sonett III på instrumentpanelen -74 samt fin Sonett II V4. Ilpo Kantojärvi, tel. 0240-651493

Av hälsokäl säljer jag två Saab Sonett V4 från 1968.

Nr. 1, färg röd, ch.nr. 395, bra skick, tappar dock tyvärr lite olja från växellådan. Nr. 2, färg grå, ch.nr. 396, bilen behöver renoveras eller kan bidra med delar till 395, men det vore synd.

Prisidé EUR 12000 (ca. 109.000:-) för båda tillsammans eller lämpligt bud. Ev. kan jag dock tänka mig att sälja bilarna separat.

395 för EUR 9000 (82.000:-) eller bud. 396 för EUR 3000 (27.500:-) eller bud. Svar till Klaus Weissbauer, Tyskland, e-mail klw@astro.rub.de

Avgasrör och ljuddämpare till Sonett II/V4/III. Har även ett avgassystem i byggsats (grövre rör) till Sonett III samt div. gummilister. Nytt golv och nytt vä bakre hjulhus samt en del annan plåt. Har även en del begagnat överblivet kرافs. Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se

Du vet väl att Du annonserar gratis på den här sidan!

Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7,
582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, er.j@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Unik modell i skala 1:43 av Sonett III
tillverkad i 100 exemplar. Materialet är engelskt kol.
Tre numrerade exemplar finns i lager. Pris: 295:-



Äldre nummer av Sonett Världen. Ring eller maila
om vilka nummer som finns kvar.
Pris: 20 kr/st inkl. porto



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
Vykort med två olika Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-
Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex.
samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.