

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Saab Sonett IV
- Pressa plåt, inte så svårt
- Medlemsmatrikel
- Garage 97 och dess Sonetter

1
2014

Import av samlarfordon, nya regler från 2014

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF, från PåGång, december 2013

Från och med 1 januari 2014 kommer det att bli lättare att vid förtullning förutse hur så kallade samlarfordon ska klassificeras vid import från tredje land. Dagens kriterier kvarstår. Det innebär att fordonet ska vara förhållandevis sällsynt, normalt inte användas för sitt ursprungliga ändamål, vara föremål för särskilda transaktioner utanför den vanliga handeln med liknande bruksföremål och vara av större värde.

Skillnaden mot tidigare är att kriterierna ovan anses uppfyllda om följande tre kriterier uppfylls:

- a) I ursprungligt skick, utan omfattande förändringar.
- b) Minst 30 år gammalt.
- c) Av en modell eller typ som inte längre tillverkas.

Med ursprungligt skick avses ett fordon utan omfattande förändringar av chassi, kaross, styrning, bromsar, överföring eller fjädring och motor. Reparation och återställande är tillåtet och defekta eller utslitna delar, tillbehör och enheter får ersättas under förutsättning att fordonet bevaras och underhålls i historiskt korrekt tillstånd. Läs mer på www.mhrf.se.

En annan mycket positiv nyhet är att EU och Kanada efter fyra års förhandlingar har nått en uppgörelse om ett frihandelsavtal. Sveriges Handelsminister Ewa Björling säger till TT att det här är en viktig signal i förhandlingarna som inleddes i somras om ett frihandelsavtal mellan EU och USA.

Säljes!

Jag är en stor Sonettälskare och har varit Sonettägare i flera år. Under tiden med min Sonett träffade jag på en konstnär som tillverkade bilavbildningar av gamla klockdelar. Men tyvärr ingen Sonett. Så jag bad konstnären att tillverka en Sonettbild för mig. Nu vill jag sälja den här unika bilden.

Storlek 31 x 23 cm med ram. Pris 350 SEK plus frakt.

Klaus Weissbauer, Högsby

Mejla till : k-weissbauer@telia.com





Klubbens adress

Mattias Arvidson
Kyrkvägen 14
196 30 Kungsängen
Mackarvid@gmail.com

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
skaven@comhem.se

Hemsida: **www.sonettclub.se**

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

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

Styrelsen

Ordförande, vakant

Jan-David Skavén, redaktör
08-93 15 65
skaven@comhem.se

Mattias Arvidsson, sekreterare
08-58170303
mackarvid@gmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-611 39 42
ble@brevet.se

Hans Johnsson, klubbmästare
0303-54210
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant
019-32 29 75
joakim-eliasson@spray.se

Per Jansson, reservdelsförvaltare
0240-76746
peja10@telia.com

Micke Lindström webmaster, suppleant
08-560 368 02
m-lindstrom@telia.com

Johann Schemat, suppleant
021-300554
johann.schemat@gmail.com

Omslagsbild

Tormod Hoel i Norge önskar oss ett
”Godt Nytt Sonett år” med denna
vinterbild som är tagen på ”Vikebuk”
i närheten av ”Åndalsnes”. Blir det
vackrare än så på vintern?!

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj.
Sista inlämningsdatum för manu-
skript och annonser 31 mars.



Saab Sonett IV

Sportbilen som Saab inte byggde. Baserad på Saab 99, men med mittmotor och fyrhjulsdraft, kunde Sonett IV blivit ett riktigt trumfkort för Saab.

Text: Robert Gustavsson

Foto och ritning från Club Sonett Sweden

Bert Grahn informerar om Sonetten!

Saab Sonett II kom, mer eller mindre, till efter önskemål från den amerikanska marknaden. De byggdes i ASJ:s gamla lokaler i Arlöv och konstruktören Björn Andreasson var projektledare. Första modellen med tvåtaktsmotor moderniserades snart med en V4, samtidigt som man arbetade på Sonett III vilken kom i produktion 1970.

-Men redan då insåg vi att den nya modellens dagar var räknade, berättar Bert Grahn som arbetade tillsammans med konstruktören och projektledaren Björn Andreasson. Från 1971 blev Bert själv projektledare i Arlöv.

Bilfabriken i Arlöv liknade inte en traditionell fabrik, utan bilarna byggdes med en stationstid på 50 minuter, sedan sköt man fram bilen till nästa station. Till att börja med var det på medar och sedan med hjul.

Alla var stolta över sitt arbete och fabriken var mer eller mindre självstyrande.

-I princip var Saab vår kund och det var vi som konstruerade och byggde bilarna, säger Bert. Fabriken fick en beställning i början på året, men det

var Saab som skötte utprovningen gentemot alla myndigheter.

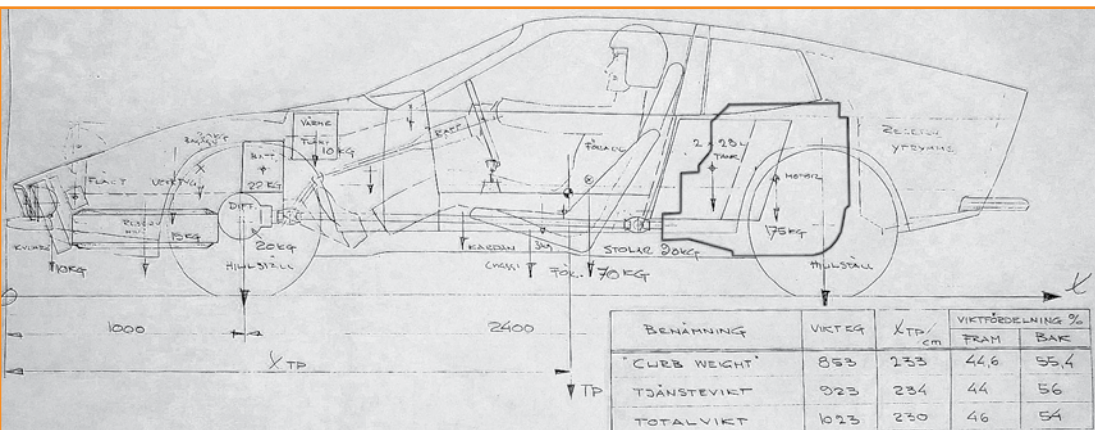
Det gjorde också att man hade högt till tak när det gällde nya idéer och man var inte främmande för att ta fram nya projekt. Eftersom det var nya avgaskrav på gång i USA var det dags att ta fram en ersättare.

-Det var ingen hemlighet att V4-motorn inte skulle klara av de kommande kraven i USA, som var den stora marknaden för Sonett. Saab var inte heller villig att bygga om motorn utan man planerade att fasa ut Saab 95/96 från USA-marknaden.

Runt 1969/1970 ritades därför flera efterföljare som baserade sig på Saab 99 – en Sonett IV.

-Vi tog fram tre olika förslag. Två var framhjulsdrivna medan det tredje var fyrhjulsdrevet. Vi ville egentligen bygga en bakhjulsdreven bil, eftersom det stämde in bättre med bilden av sportbilar, men det skulle Saab aldrig gå med på.

För att få den fyrhjulsdreven placerades hela drivpaketet i mitten. Motorn på Saab 99 hade svänghjulet och kopplingen fram, så det mötte därför



inga större problem att få den fyrhjulsdreven. Liksom på föregångarna hämtades mycket från seriebilar, bland annat golv, hjulhus och upphängningarna.

Precis på Sonett III skulle bakluckan vara helt i glas, det var för övrigt en tanke man haft redan på Sonett II, men slopades eftersom det var för komplicerat på den modellen.

-Jag minns när Sergio Coggiola var på besök och visade upp Sonett III. I samma veva var Volvo 1800ES på gång, även den med baklucka helt i glas. Cog-

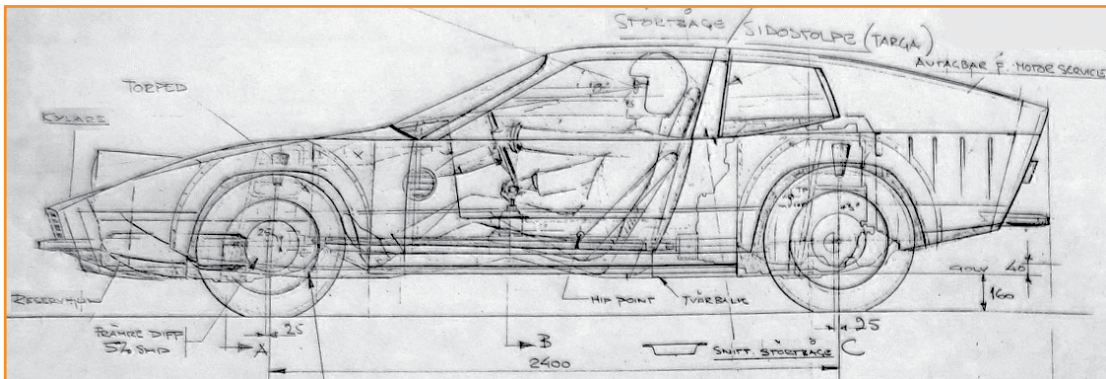
giola var otroligt nervös för det och trodde att det skulle bli stora problem – speciellt i ett land där det bara fanns två biltillverkare. Men vi ringde några samtal till rätt killar på Volvo och gjorde en enkel överenskommelse att vi inte skulle ställa till problem för varandra när det gällde glasbakluckorna. Coggiola tappade hakan när vi löste problemet på en kaffekvart.

Med motorn monterad bakom förarutrymmet var kylningen ett problem, men det löstes enkelt genom att placera kylaren längst fram i bagage-

Club Sonett
Swedens jubileumsträff i Ydinge 1996, Rudolf Abelin, Rolf Melde, Lennart Larsson och Bert Grahn.



Abelin?



utrymmet. I botten av bagageutrymmet förvarades reservhjulet. Tanken på ett targatak fanns också med i planerna och såklart en inbyggd störtbåge.

-Targabågen skulle vara svart. Saab hade redan störtbågar i Sonetten och det blev inte bara fin reklam för modellen utan de hade även en praktisk nytta. Jag var med om en incident själv och jag är övertygad om att jag överlevde tack vare störtbågen.

Aluminiumfälgar fanns med i planerna och man pratade om att ha samma fälgar som senare kom på Sonett III 1972.

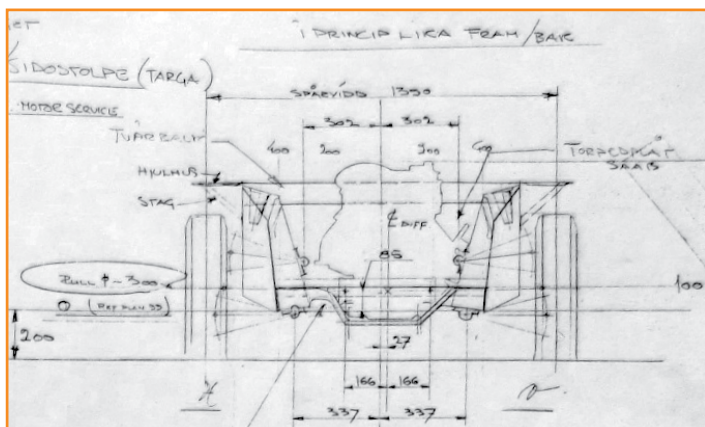
-De riktiga ritningarna svarade Douglas Hollendorf för. Björn Andreasson var mer av den typen att han skissade lite i sin hand och förklarade: Så här ska det se ut och sedan försvann han ut i fabriken eller in på kontoret.

Bert Grahn och Björn Andreasson visade förslagen för ledningen på Saab.

-De var väldigt intresserade, men eftersom de

just hade börjat tillverka Saab 99, vilken blivit dyrare än beräknat, så hade de för tillfället inga pengar för ett sådant projekt. När man pratar om det offererade priset idag är det summor som man skulle skratta åt. Jag tvivlar på att man ens får en dörrpanel för det priset på en modern bil. Ingen höll i plånboken och sa nu ska vi göra ett enkelt avgassystem punkt slut, utan alla tekniker ville göra sitt arbete så fantastiskt bra som det bara var möjligt – så jobbade vi.

Fast pengar brukar gå att få fram om man vill och det var troligare att viljan inte fanns.



-Den nya chefen för Saab i USA var inte alls lika intresserad av att sälja sportbilar som hans föregångare var och det var nog där skon klämde. Jag tror att det var en dålig idé för det är tack vare alla innovationer som Saab kunde överleva och Sonett var en bra provbänk.

Apropå provbänk så vad hade hänt om Sonett IV hade tillverkats och fått fyrhjulsdrift? Om man leker med tanken skulle det revolutionerat sportbilsmarknaden och kanske även rallyvärlden där Saab på den tiden var riktigt stora.

-Bilen var visserligen aldrig tänkt för tävling, men vem vet? Den hade säkert hamnat i sådana sammanhang, det gjorde ju Sonett II. Sedan låg ju utvecklingen av tvålitersmotorn runt hörnet och bakom den väntade turboladdning. Den hade förstås också hamnat i Sonett IV eller någon efterföljare. Eller också hade fyrhjulsdriften hamnat i Saab 99.

Varianterna av Sonett IV var inte den enda vilda idén som kläcktes i Arlöv.

-Under senare delen av 1960-talet dominerades den lätta lastbilsmarknaden av VW:s pickuper och skåpbilar och i viss mån även av Fiats modeller.

Problemet med dessa var att de rostade otroligt fort och det var knappast bra för någon. Varför inte lösa problemet här hemma i Sverige?

-Vi tog fram ett förslag på en pickup baserad på mekanik från den då helt nya Saab 99. Sedan tog vi skisserna och visade upp dem för folket på Saab-Ana och de trodde att de kunde sälja en sådan modell utan några problem.

Det gick så långt att en trämodell

byggdes och man hade börjat skissa på själva konstruktionen, då planerna stoppades.

-Scania tog över generalagenturen för VW 1969 och då blev det plötsligt kalla handen för vår idé. Men jag tror att om vi hade fått arbetat vidare på vår idé hade det blivit en riktigt bra transportbil.

Faktaruta Saab Sonett IV 1971

Motor

Vätskekyld, mittmonterad, fyrcylindrig radmotor.

Slagvolym: 1 709 cc.

Borrning/slaglängd 83,5/78 mm.

Zenith-Stromberg horisontalför-gasare

Effekt 80 hk vid 5 200 varv/minut.

Kraftöverföring

Fyrväxlad manuell låda, golvspak. Fyrhjulsdrift.

Chassi & kaross

Glasfiberkaross på stålchassie.

2 passagerare (inklusive föraren).

Separat framvagnsupphängning, dubbla triangellänkar spiralfjädrar, teleskopstötdämpare.

Separat bakvagnsupphängning, dubbla triangellänkar spiralfjädrar, teleskopstötdämpare.

Bromsar

Tvåkrets servoassisterat hydrauliskt bromssystem. Skivbromsar fram och bak.

Mått:

Längd: 4 250 mm.

Bredd: 1 600 mm.

Höjd: 1 170 mm.

Hjulbas: 2 400 mm.

Spårvidd: 1 390 mm.

Markfrigång: 160 mm.

Uppskattad produktionsstart cirka 1972-1973

Andra tankar om Sonett IV

Jan-David Skavén

Det var inte bara Douglas Hollendorf och Björn Andreasson som haft tankar på en Sonett IV.

Under årens lopp har vi sett ett antal förslag som aldrig kom längre än till skissblocket och någon gång, en liten modell. Huvudanledningen till att det aldrig blev något var förmodligen Saabs dåliga ekonomi; ibland kanske också att man inte fick vidareutveckla idéerna för Saabs olika ägare.

Men det hindrade inte idéerna. Som till exempel de här teckningarna som Berndt Eliasson fann på Internet. Den blå Sonetten skissades i oktober 1986 av Jack Ashcraft i USA. Vi har förut sett alster från honom, han gjorde många olika teckningar med Sonettmotiv, han skrev mektips för amerikanska Saabtidningar, sålde reserv-

delar och han byggde om samt reparerade Sonetter. Kanske inte alltid på ett sätt som vi brukar göra i Sverige utan mer "the American Way". Utsidan var viktig, hur det sedan såg ut under skalet var något annat. Var en tröskellåda rostig så kunde man alltid sätta ny plåt utanpå istället för att först ta bort den rostiga plåten under.

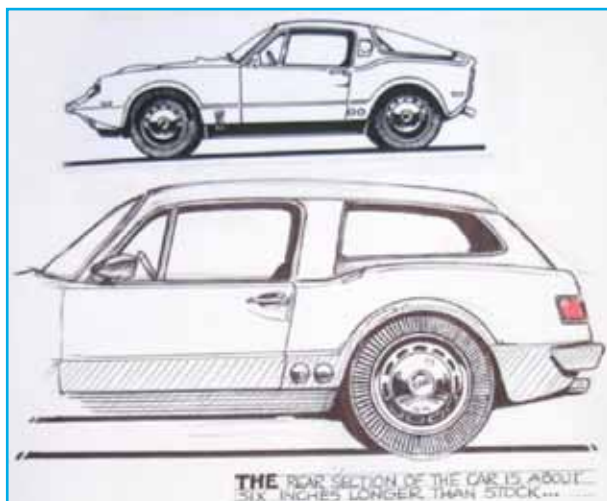
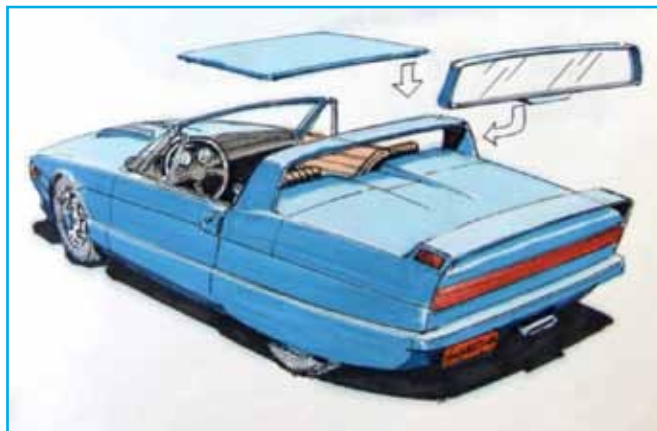
På den blå Sonetten kan man fortfarande skönja Sonett III:ans linjer vid dörrarna och fronten. Han plockade även upp Sixten Sasons idéer från sextioalet om targatak som på Saab Catherina, här dock kompletterat av borttagbart bakre fönster och delvis täckta bakhjul, gissningsvis för aerodynami-



Sonett IV i Jack Ashcrafts version, 1986.

kens skull. På åttiotalet var det även populärt med väl synlig bakre spoiler och en bakljusramp som t.ex. på Saab 9000, här är det Sonettvarianten av det.

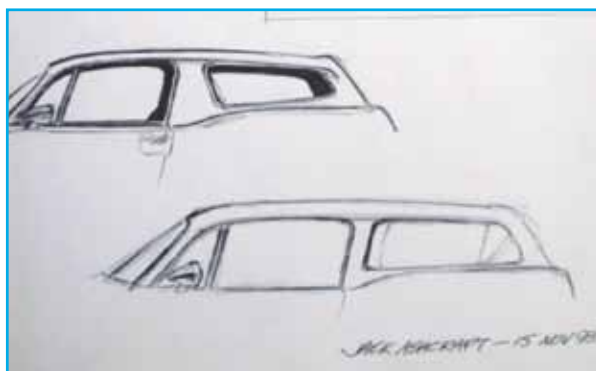
I november 1993 skissade han även på en sorts herrgårdsvariant av Sonett II V4. Lite som MGB eller



varför inte Volvo P1800 ES. Men vem köper en sportbil för att den ska vara praktisk? Dessutom skulle man då gå miste om den vackra bakrutan med sin fina sikt. Mig veterligt byggdes det aldrig någon i verkligheten utan detta var ännu en idé som aldrig blev av.

Som ni ser hade Jack Ashcraft olika förslag på hur man skulle kunna bygga om den bakre delen av bilen.

De här förslagen var inte de sista för andra varianter av Sonetter. Långt senare har vi sett förslag på "Sonett IV" eller vad man nu valt att kalla dem och vi har även visat några i Sonettvärlden. Låt oss hoppas att någon av idéerna får komma ifrån ritbordet/datorn och bli en riktig, sälj- och körbar Sonett IV!



Saab Sonett II, 1968 with 750cc engine at Bonneville

Tom Donney

We ran in the GT body class again 2013, 2 seat sports car. Our engine is a "J" class, 501cc-750cc, up to 46CID take the average of 2 runs over 2 day, down & back runs to set a record.

Our 2012 record was 115.619 miles (186.071 km).

We set new record on nov. 8 2013 of 118.082 mph (190.035 km), down 117.236 (188.673km) & return 118.929 (191.397 km).

On 8-13 we bumped our record to 119.291 (191.981 km), down=119.504





(192.323 km) & return 119.080 (191.641 km).

On 8-14 we bumped our record again to 121.203 mph (195.057 km), down 120.374 (193.723 km) & return 122.033 (196.393 km).

The 122.033 mph (196.393 km) was our fastest speed and it even exceeded the next engine class size record for engines up to 1000cc!

That is rare to see. They however would not let us run as an "I" class car because our engine was "too small". (2012 and even 2013 early they said we could. run, interpretation is very hard).

After that we set everything up to the edge of "go or blow" since we only had 1 day left and it takes two days to set a record. No luck on final 2 runs as the heat of the day (99 degrees Fahrenheit = 37,22 Celsius) got us.

The funny thing is our fastest top speed (still only 750cc) engine still sat in the trailer and we never swapped it out. Once we were informed we could not run our 750cc engines in the 1,000cc class we lost interest with the heat to swap it "just for fun".

The rules at Bonneville say you must have at least 500 cars made per year to run. Since Saab only made about 325 Sonetts in 1967 the car can not be ran as a 1967. So I must run it as a 1968 model. Rules also state I can run any Saab engine (engine swapping) so I choose to run a 2 stroke.

I also enclose some pictures of my Saab collection, among others the red Sonett I with chassis No. 2 that formerly was owned by Saab in USA and before that by car distributor Gunnar V Philipson at Häggvik north of Stockholm.



Jag och min Sonett

Magnus Lidén, Sonettägare sedan 1976 och Sonettfantast ännu längre.
CSS-medlem nr 111, Chassinr 811

Uppväxt med Saab har jag alltid gillat Sonetter. I mitten av 50-talet köpte min pappa sin första bil, en Saab 92B, som han senare bytte till en 93B. Efter några års uppehåll för tre Ford Taunus återvände pappa till Saab via en 99:a av 1970 års modell och sedan har han bara haft Saabar. Men redan i mitten av sextiotalet införskaffades en begagnad Saab 95 -63 tvåtakt då mamma också behövde en bil. Den bilen skulle jag gärna haft kvar idag... men den byttes in till en Hillman Imp, som jag tog mitt körkort i 1968. Den byttes till en Opel Kadett -64 som jag övertog och bytte till en blå Saab V4 -67, min första riktigt egna bil och första Saab.

Men under sextiotalet kom ju så Sonetterna. Jag föreslog pappa att köpa en tvåtaktare när jag såg en annons i tidningen, men han tyckte inte som

jag. Det var innan jag hade körkort, men jag skaffade försäljningsbroschyrer och satte upp bilder i mitt pojkrum och närde min dröm om att en gång få äga och köra en sådan bil. Min allra första Sonett var en III:a i modell tillverkad av Matchbox.

Den köpte jag på PUB när jag studerade i Stockholm 1974-75 och trodde nog då att det skulle förbli en dröm för mig att äga en riktig Sonett, men redan drygt två år senare ägde jag min Sonett, en II V4 av 68 års modell med chassinummer 811. Att det blev en II:a och inte en III:a berodde nog mest på prisbilden bland begagnade Sonetter den gången, men vad gjorde det?

Min Sonett såg jag första gången vid civilförsvvarsskolan i Rosersberg när jag som vapenfri tjänstepliktig utbildades där i civilförsvvar sommaren

Min första Saab, en 96 V4, -67.



Min första Sonett, Matchbox.



1975. Jag såg den läckra guldfärgade bilen på parkeringen utanför skolan och gick en extra sväng runt den, men jag fick aldrig reda på vem som ägde den. Inte då alltså...

Jag fortsatte vapenfritjänstgöringen i Stockholm och Västervik. Jag hade då sett ett par andra Sonetter i Stockholm och frampå västkanten i Västervik 1976 började det kittla i sportbilsnerverna och jag började söka och läsa Sonettannonser i DN. Efter flera telefonsamtal och en provkörning som inte resulterade i någon affär var det dags för provkörning av ett lämpligt köpobjekt i Södertälje, vilken visade sig vara bilen jag mött i Rosersberg... Efter en provkörning konstaterade jag att det här var bilen för mig. Bilen hade gått 8052 mil och hade inga anmärkningar i besiktningssprotokollen. Säljaren gav mig all information som fanns om bilen och han gav mig även ett konditionstestprotokoll hos KAK med ett kompressionsprov, som fortfarande finns kvar, men det visade på dålig kompression i en av cylindrarerna. Det bekymrade mig dock inte för jag hade bestämt mig – den här bilen ska jag ha! Säljaren begärde 12000 kr, men när han vid senare tillfälle hämtade mig vid tåget i Södertälje för att verkställa affären meddelade han att en kompis hade bjudit 12500. OK, då får du 13000 av mig, hörde jag mig svara då och så blev det. Jag har funderat några gånger senare om det här bara var ett utspel för att trissa upp priset, men bilen blev ändå min för 13000 kronor. Det var mycket pengar då, särskilt för en inkallad. Jag sålde tyvärr min kära -67:a, och lånade



Stolt nybliven Sonettägare.

pengar av pappa och farfar och så var jag stolt ägare till en Sonett!

Efter köpet bodde jag ett år i Arboga och fick då kontakt med en liten bilverkstad, som undersökte bilen när jag klagade på att den ibland var så svårstartad. "Du har vevhuskompression", sa han och jag begrep nog inte riktigt vad det betydde, men han fortsatte och sa att "jag har en V4 trimmad för rally, som ska skrotas, du kan få köpa den och så byter jag motorn åt dig". Sagt och gjort, så tyvärr är originalmotorn borta. Den nya motorn hade brytarlöst tändsystem och hur mycket den var trimmad vet jag inte, enligt uppgift "trimmad med Saabs sportsats" och bilen gick

Jag och min blivande svåger studerar min nya Sonett bland familjens övriga Saabar.



som ett spjut. Bilen har ju inte någon lucka för handskfacket, så vid full acceleration landade hela innehålllet i knäet på passageraren... 1983 återställde jag bilen igen till ursprungsutförandet med en begagnad och renoverad V4-motor av årsmodell 1970. Då kunde jag också ansöka om och få en MHRF-försäkring.

Jag flyttade till Piteå 1977 och i maj 1979 lämnade jag bilen till en verkstad för underhållsservice. På förmiddagen dagen därpå ringde en polis till mig på jobbet och meddelade att de hade anträffat min bil bakom en sporthall... Bilen hade blivit stulen från verkstaden under natten vilket jag inte hade en aning om, men den var alltså redan återfunnen. Verkstadspersonalen hade förstas anmält stölden direkt på morgonen men inte hunnit meddela mig. Någon hade brutit sig in i verkstaden, tagit nycklarna till min bil och åkt iväg. Den var lite skadad men kunde köras för egen maskin till polisens garage där jag fick hämta den för reparation. Man hade backat emot en stolpe eller träd så det var en krosskada på ankstjärten bak plus ett stukat extra-

ljus. Tjuven hade uppenbarligen njutit av åkturen för på besiktning sinstrumentet som låg i bilen hade han skrivit TACK med blyerts och samtidigt tagit med sig ett par kassettband som fanns i bilen. Polisen kom dock aldrig fram till vem tjuven var. Jag kontaktade i stället Saabverkstaden i Piteå som tog hand om bilen, lämnade "plåtjobbet" till en båtbyggare som behärskade glasfiberarbeten bättre och lackade om bakdelen. Sedan dess har jag haft kontakt med verkmästaren Alvar, som senare startade egen verkstad och i alla år skött om mina Saabar tills han flera år efter pensionsåldern lade ner verkstaden i somras.

De första åren var Sonetten min bruksbil, men sedan jag gifte mig 1978 blev den semester- och samlarbil. Min fru och jag åkte på semester i den flera somrar på åttiotalet, bl.a. var jag med på träffen i Odensbacken 1984.

På senare år har bilen inte gått så mycket även om den är ute några gånger varje sommar. När man blir äldre och mera bekväm av sig känns det inte lika lockande att åka på långa semesterresor i Sonett; ljudnivån i kupén

Bilvård i skogen 1977. Här är bilen utrustad med "fotbollsfälgar" som följde med från rallybilen.



På starttrampen vid rallyt i Odensbacken 1984.



är ju ganska hög och bilen känns inte heller lika krocksäker i dagens hektiska trafik som bruksbilen gör.

När jag köpte bilen var huven om-lackerad en gång för att färgen hade krackelerat i vecken på bulan och när bakhjulet lackerades efter stöldskadan så var bara dörrarna kvar med originallacken. De hade fått en lite annan blek och matt ton i kulören så jag lät göra en hellackering av bilen 1987, i originalkulören förstås.

Sedan dess har den alltid stått i eget garage och är fortfarande fin i lacken. En sak jag planerat i många år, men som inte blivit av, är att byta innertaket, eftersom det är sönderbränt av solen runt bakrutans infästning. Jag



Nerslipad och klar för omlackering.



Lastad för avfärd till billackeraren.



Innertaket runt bakrutan är känsligt för solbränna.

har köpt ett tyg som liknar originalet och hade bokat tid när min kontakt tyvärr blev sjuk och inte kunde ta på sig jobbet.

Jag har genom Sonettklubben köpt ett rostfritt avgassystem som nu suttit på bilen sedan 1997. Enligt verkstaden var det inte helt perfekt i passformen, så det var lite knixigt att få det på plats. Det blev lite skrammel för att det låg emot någonstans, men mina duktiga mekaniker ordnade det också. På grund av kärvande och anliggande bromsar och att besiktning därmed inte kunnat göras i tid, stod bilen stilla med körförbud ett par-tre år runt 2000-strecket. Bromsledningarna hade blivit åderförkalkade så de släppte inte tillbaka trycket när jag släppte bromspedalen. Då passade jag på att också göra en motorreovering för även den nya motorn hade ådragit sig kompressionsproblem. I samband med reoveringen av cylinderlocken konverterades bilen till blyfritt bränsle genom montering av andra ventilsäten.

Jag har aldrig mekat själv mer än att montera extraljus och liknande – jag gillar mer att köra. Men förra

MHS vinterrally Snösvängen

Jan-David Skavén



Om man skriver "vinterrally" så tror väl alla att det gick riktigt fort. Men det gjorde det definitivt inte. Men låt oss ta det från början.

Den 25 januari så anordnade Motorhistoriska Sällskapet sin vintertävling Snösvängen. Vi samlades vid Näsby Slott som ligger i Täby norr om Stockholm. Det var stor bredd på de deltagande ekipagen, från militärlastbil, van med snöplog, Ford Tudor från 1936, Kaiser Manhattan till min egen Sonett. Det var för övrigt den enda deltagan-

de Sonetten vilket kändes bra på sitt sätt. För hur dåligt det än kunde gå så skulle vi vara den bästa Sonetten! Om man bortser från den aspekten hade det förstås varit trevligt om fler Sonetter deltagit.

Men lite djärv måste man vara för att överhuvudtaget tänka tanken att köra en vintertävling med en bil som har sommardäck. Som tur var så var de flesta vägarna snö- och isfria; det var bara när vi körde på mindre vägar som man behövde vara extra försiktig.

året när jag skulle starta efter vintervilan för att så småningom besiktiga bilen så pumpade förgasaren ut bensin vid sidan om vid varje gaspådrag. Jag vågade förstås inte köra bilen till verkstad då, med risk för att bensinen pumpas ut på de heta grenrören. Så det blev till att lära sig hur accelerationspumpen fungerar. Jag tog bort det trasiga membranet och med hjälp av Erik Randa i Svenska Saabklubben kunde jag få ett nytt, renoverat tillbaka. Bara att sätta dit och återmontera pumphuset. Efter lite pillerjobb fick jag fast det till slut, motorn gick igång och det var tätt! Gissa om jag kände mig stolt och duktig. Och med fräscha



Sonetten trivs i sitt eget garage (tillsammans med gräsklipparen) medan mina andra Saabar får stå ute, bruksbilen 9^s -00 under carporten, extrabilen 900 -95 och den gamla 9000 -88 som nu är skrotad.

bromsledningar och nya brytarspetsar går bilen nu som en dröm.

Nu har bilen gått 12538 mil och jag är fortfarande lika förtjust i bilen som när jag såg den första gången i Rosersberg...



Tur i alla fall att bilar som är äldre än 30 år inte behöver ha vinterdäck vilket kanske inte alla känner till. Förmodligen är anledningen att det kan vara knepigt att få tag på vinterdäck med rätt dimension till äldre bilar. Annars var det en perfekt dag att köra ett vinterrally, några grader kallt och molnigt utan att det snöade och vi slapp således en lågt stående vintersol. Det kan ju vara trevligt annars men inte när man har den i ögonen vid ratten.

När vi kom vid halvtiotiden så bjöds vi på kaffe med fralla i MHS klubblokal. Det satt förstås bra att värma upp på det sättet. Snart var det dags för start och vi hade fått startnummer 1. Innan dess var det dock dags för gemensam genomgång av vad som gällde för dagens rally.

Min läsare av noter var vår medlem Johan Bruswitz som har en gedigen erfarenhet av diverse nattävlingar och vinterrallyn med allehanda olika fordon; ofta av märkena Fiat eller Citroën men även Saab. Den allra första kontrollen bestod av att svara på en utslagsfråga och nog kände vi oss lite utslagna just då när vi skulle svara på hur många träd som fanns i allén från grinden vid stora vägen till Näsby Slott. Det var ju inget man räknat direkt när man körde igenom allén men det var lika för alla.

Vi körde en åttamilaslinga genom vackra, snöiga Djursholm och Täby och svarade under vägen på totalt 12 frågor. Givetvis en del med bilanknytning men det kunde även handla om håruppsättningar, klänningar eller sill-





inläggningar! Givetvis var tanken att båda könen skulle kunna bidra till svaren. Ja, till och med barnen som deltog fick frågor anpassade till sig. Tur i alla fall att vi inte körde öppet i vinterkylan...

Även om vi var den enda Sonetten så var vi inte den enda Saaben. Här är det Björn Weissmann från Falun som kör med sin 96:a från 1963.

Väganvisningarna var lite knepigt skrivna ibland men det kanske inte var så lätt att göra dem när samma gata bytte namn flera gånger allteftersom man körde. Vi hittade i alla fall alla frågor och kunde även kosta på oss att ta en fikapaus tillsammans med våra vänner i en Triumph 2000.



Efter en hel del huvudbry, men så ska det vara, körde vi så småningom tillbaka genom allén vid Näsby Slott. De sista frågorna stod vid starten/målet vid Näsby Slott.

Medan vi väntade på att resultatlistan skulle bli klar kunde man köpa varmkorv och dricka i klubblokalen. Med andra ord, allt var föredömligt arrangerat.

Vinnaren, Christer Hörstam som körde en MGA 1600 knåpade ihop 42 poäng av 45 möjliga och vi fick 36. Med det kom vi på åttonde plats och med tanke på att vi var 52 startande var vi fullkomligt nöjda med resultatet. Det resulterade i en dunk spolarvätska, det går åt i vinterväglaget. Hade vi svarat bättre på antalet alléträd så hade vi kommit några placeringar högre då vi hade samma poäng men strunt samma, vi hade det jättekul under dagen. Har ni möjlighet själva, varför inte testa att köra ett vinterrally någon gång? Man kör försiktigt, Sonetten får röra på sig, man får kämpa lite med frågorna och har helt enkelt trevligt tillsammans. Kan med andra ord rekommenderas!

Reservdelar till Din Sonett

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

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 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.sonettclub.se.



Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager

Art 7846074, Repsats koppl, s-cyl.
Pris 120:-, plus porto.

Art 7846074, Repair kit clutch, s-cyl.
Price 120 SEK, plus mail fee.

Art 7846082, Repsats koppl, h-cyl.
Pris 105:-, plus porto.

Art 7846082, Repair kit clutch, master-cyl. Price 105 SEK, plus mail fee.

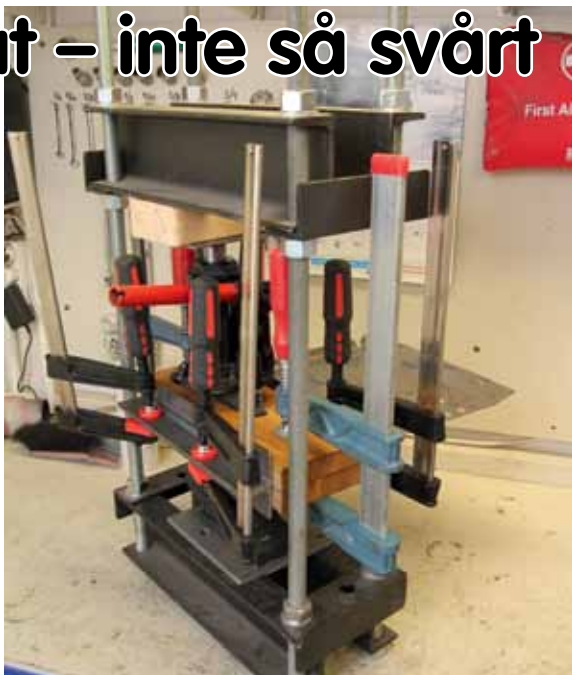
Art 7836430, Repsats h-cyl, broms.
Pris 195:-, plus porto.

Art 7836430, Repair kit brake, master-cyl. 195 SEK, plus mail fee.



Pressa plåt – inte så svårt

Lars Thuring, 070-6294312



Pressning - det gäller att låsa plåten

Jag är en stor entusiast av Saabbilar som jag kört i nästan hela mitt liv. Det är först på senare år som jag har börjat renoverat två-takts Saabar. I somras avslutade jag renoveringen av en Saab 96 -64. Det unika med den bilen var att det inte ens fanns ytrost i chassiet när jag köpte den. Efter renoveringen blev bilen i nyskick och står nu på museum. I höstas fick jag till slut tag på en två-takts Sonett som också kommer att renoveras. Här är situationen vad gäller rost den omvända och det blir enklare att nämna de plåtar som inte kommer att bytas.

Under min rallytid i slutet av 60-talet med min 96a -64 (dock inte densamma som ovan) fick jag många anledningar till att svetsa; då med gas. Sedan dess har jag bara kört Saab tills

nu i höstas. Efter inhandlandet av en mig/mag svets började resan mot att kunna svetsa med 4-5 mm plåt till en domkraft. Då detta gick ganska bra övergick jag till 1 mm plåt och slutligen tunnplåt som delvis var rostig. Det sistnämnda är inte lätt men övning ger färdighet.

Några plåtar kunde jag köpa via Sonettklubben, till exempel trösklar. Till min stora överraskning berättade klubbens reservdelsansvarige Per Jansson att klubben lyckats köpa ritningsunderlaget till plåtarna i chassiet från Saab. Per har försett mig med plåtar och ritningar på många detaljer vilket jag är mycket tacksam för.

Med friskt mod startade jag tillverkningen av plåtarna. Det är en utmaning att tyda ritningarna och välja rätt

revisionsnot kopplat till just min bil. Klippa och bocka plåt som är 1 mm tjock kräver inga avancerade verktyg under förutsättning att de är plana. Enkelkrökta ytor går också hyfsat bra att åstadkomma men dubbelkrökta har jag inte ens funderat på att göra. För mig som amatör är den verkliga utmaningen att tillverka sickorna (nedpressningar i plåten som ger förstyvningar) så att det ser proffsigt ut.

Första tanken är naturligtvis att knacka ner dessa med en lämplig hammare och mothåll. Jag provade men resultatet blev att det verkligen såg amatörmässigt ut. De plåtarna gick till återvinning. Sickorna i de yttre vertikala sidoplåtarna vid trösklarna (740040, 740229, 740031, 740223) mättes upp. Jag funderade på om jag kunde använda min hemmabyggda press och trycka ut sickorna. Jag for runt i villan och hittade två massiva ekhyllor som inte användes längre. Ek är ett av de hårdaste träslagen samtidigt som

det för en amatör är någorlunda enkelt att bearbeta. Jag bestämde mig för att göra ett försök att använda ekhyllorna till pressverktyget.

I underdelen av pressverktyget frästes ett spår anpassat till måtten på sickan. Ovandelen består av ett ovault hål framförallt till för att styra pressdornen. Pressdornen gjordes av en 20 mm stång då sickans radie enligt ritningen är 10 mm. Mellan delarna placeras plåten och allt placerades i pressen. Jag pressade med cirka två ton vilket var fullt tillräckligt.

Tack och lov testade jag på några provplåtar och det visade sig att plåten tyvärr veckar sig där verktyget tog slut. För att låsa plåten ytterligare klämdes plåten mellan vinkeljärn och ett nytt försök gjordes. Detta blev betydligt bättre och det är således viktigt att låsa plåtens rörelser så mycket som möjligt. Senare fick jag tips från Kenneth Nilsson (han har också en tvåtaktssonett) att smörja



Inre sidoplåt med pressverktyg

Yttre sidoplåt med pressverktyget



plåten vilket ytterligare förbättrar presskvaliteten. Nu är de hemgjorda plåtarna svåra att skilja från Saab original. Ett verktyg har också tagits fram för de längre sickorna i plåten ovanpå de bakre hjulhusen (740023, 740088).

Nästa utmaning var de inre vertikala sidoplåtarna (740027, 740243) vid trösklarna som har runda hål med en försänkning längs omkretsen. Här tillverkades en hane och hona av 20 mm plåt. Detta kräver dock någon kontakt med en smed som kan skära ut råämnen till rondellerna och en svarv. Dessa tog några timmar att tillverka. Pressen utgjordes i detta fall av en M30 bult i centrum som användes för att

dra ihop halvorna med plåten emellan. Det här verktyget fungerade direkt och nedpressningen såg proffsig ut. Motsvarande verktyg har också tillverkats för de bakre inre sidoplåtarna (740030, 740244) som har något större diameter.

Om det är fler som har motsvarande behov så lånar jag gärna ut pressverktygen eller delar med mig av mina erfarenheter.

Senare i år börjar renoveringen av alla komponenter och mer traditionell efterlysning av reservdelar. Om någon har något som fungerar och ser bra ut till en Sonett -67 så är sannolikheten stor att jag är intresserad av att köpa grejorna.

Gärdesloppet/Prins Bertil Memorial

Visst vore det kul om vi kunde bli några Sonetter på årets Gärdeslopp på Biskoppsudden i Stockholm den 18 maj?! I så fall är det hög tid att anmäla sig då sista anmälningssdag är den 15 mars. Dagen börjar med en frukost i det fria och fortsätter sedan med en Motorhistorisk Färd genom Stockholm. Det är en viss känsla att sakta köra genom centrala staden med poliseskort där den vanliga trafiken får vänta på oss, även om de råkar ha grönt ljus.

Väl tillbaka på Djurgården så kan man se på Gärdesloppet där gamla racerbilar, äldre än 50 år kappkör mot idealtid. En del kör på riktigt friskt, andra tar det lugnare. Vidare arrangeras KAKs kappkörning och SMKs Dambiltävling samt Concours de Charme för anmälda fordon. Man kan även beskåda veteranbåtar och historiska flygmaskiner, så det finns mycket att titta på, vart man än vänder sig.

Förutom att man själv har det trevligt då många brukar komma fram och prata och ta bilder så är det förstås bra reklam för Sonetten. Förra året hamnade till och med en deltagande Sonett i Rapport!

Gå gärna in på länken www.gardesloppet.com så hittar ni bland annat en anmälningssblankett. Kostnaden för att delta är 250 kronor och då ingår frukost för föraren. Att bara se på evenemanget utan att man tar dit sin bil är gratis och kan också rekommenderas.



18 maj 2014



Garage 97 och dess Sonetter



Text: Lennart Jarenbäck, Blonay, Schweiz
Foto: Jan-David Skavén

Lennart Jarenbäck

Den 13 Mars 2013, dagen efter att Jan-David Skavén och jag hade besökt den 83e Bilsalongen i Genève, var det "tredje gången gillt" för Jan-Davids del att besöka mig i Blonay, byn där jag bor. Denna gång stod besiktning av mitt "Garage 97" och en Sonettutflykt på programmet. Jan-David har redan skrivit en artikel om utflykten, som fanns att läsa i Sonettvärlden Nr. 2, 2013. Då besöket i mitt garage, med beskrivning av allt jag samlat där, säkert skulle ta alltför mycket tid av dagsprogrammet, nöjde Jan-David sig med att ta ett antal bilder och låta mig berätta om mitt garage, och speciellt om mina Sonetter, i form av en artikel i Sonettvärlden.

Men först en liten presentation av mig själv, mitt bilsamlade och mitt garage.

Mitt Saab- och Sonettintresse

Min passion för märket Saab och speciellt för "Den Nya Svenska Sportbilen" Sonett, tog sin början då jag upplevde Högertrafikomläggningen i Göteborg, söndagen den 3 september 1967 kl. 15:00, tillsammans med en studiekamrat i hans nya, röda Saab Sonett 2-takt! Både min kamrat och jag

själv hade vid den tiden varsin Austin Cambridge och att få åka med honom i han splitter nya sportbil var en upplevelse av en helt annan dimension.

Mitt Saabsamlade började först 4 år senare, i januari 1972, då jag sålde min Austin för 10 kronor och köpte min första Saab, en lätt trimmad 96:a av 1962 års modell. Många fler skulle bilarna och engagemangen bli under kommande år. Min första helt egna renovering av en vit Saab 96 -63 stod klar våren 1984 och ytterligare en 96:a -61, en 93B -59 och en 99 GL -76 kom att införskaffas.

I början av 1987 flyttade jag till Schweiz för jobbets räkning och mina Saabar fick stanna kvar i Sverige. Sugget efter att köra och renovera gammelsaabar hade dock inte upphört i och med flytten och jag kom att engagera mig i SAAB Club Schweiz, först som medlem och från år 1992 och 8 år framåt som ansvarig för klubbens "Oldtimersektion". Kontakterna jag fick med likasinnade i den schweiziska Saabklubben och de jag lyckades etablera med andra Saabentusiaster i Europa och USA medförde att jag på nytt kunde börja samla på mig intressanta Saabar.

Då Schweiz var den andra exportmarknaden i storleksordning efter USA för Sonett II under åren 1966 – 1968, hade det redan skrivits historia av Sonettägande och även tävlande med Sonett här nere. En ytterligare och starkt bidragande orsak till mitt solida Sonettintresse var att jag för snart 20 år sedan övertog redaktörskapet för de två internationella och chassinumburbaserade Saab Sonett II och Sonett V4-listorna, som hade initierats av Mats Jonsson i Sverige i samarbete med Howard Davies i USA.

Ordförandens tidigare besök

Första gången jag hade äran att få besök av Jan-David i min by Blonay var i slutet av januari år 1995. Vid detta tillfälle stod skidåkning och garagebesök på programmet. Jag fick även tillfälle till att bjuda Jan-David på en tur i min guldfärgade Sonett II # 137, på smala och branta vägar genom vingårdarna här nere. Under den hisnande färden avslöjade Jan-David att under sina tidigare 20 år av Sonettägande och -engagemang, var det hans livs första åktur i en 2-taktssonett! Denna Sonett har jag dock sålt vidare 2006 till England och Peter Briggs som efter att ha lackerat om den, visat upp den i Sverige och fått beröm för sin fina bil vid det Internationella Saabmötet i Ljungbyhed 2006 och vid Saabfestivalen 2007.

Nio år senare, i mars 2004, hade jag nöjet att återse Jan-David i Schweiz, då vi beslutat att tillsammans bese Bilsalongen i Genève och därefter äta en välförtjänt middag i grannskapet av bilsalongen. Något garagebesök blev

det tyvärr inte tid till denna gång, trots att jag sedan 2001 successivt flyttat in mina samlingar i „Garage 97“ och att flera förändringar i mitt bilsamlade hade ägt rum sedan första besöket.

Mina båda Sonett III:or, som jag berättar vidare om i artikeln, fanns i samlingen sedan 1988 och 2 nya 2-taktssonetter, # 047 och # 063, hade tillkommit. Ytterligare en Sonett II 2-takt hade jag lyckats införliva, nämligen # 027 av 1966 års modell, som jag köpte i maj 1999 av Dr. Peter Talbot i New Mexico USA. Denna Sonett var byggd och körd som banracer, men eftersom jag ännu inte kunnat registrera den som gatbil, var den mindre lämpad för landsvägskörning. Även denna Sonett har fått ett nytt hem, närmare bestämt hos René Hirsch uppe i St.Gallen i nordöstra Schweiz, där den numera ingår i hans samling av Saab sportbilar.

Garage 97

Under våren 2001 hittade jag en liten annons i lokaltidningen om en förrådslokal på ca.100 m² i källarplanet av en fastighet i min by Blonay. Jag var inte sen att ringa på annonsen och få tillfälle att besöka lokalen och senare underteckna ett hyreskontrakt för vad som skulle bli min Saab hobbylokal, senare döpt till „Garage 97“.

Garaget, som är fyllt från golv till tak, har blivit en förvaringsplats inte enbart av Saabbilar utan också av diverse bildelar som motorer, växellådor, karosseridelar, inredningar, bilstolar, rutor, fälgar, däck, rattar och instrument. Övriga kuriosa har också hittat hit, som grammfoner och radioappa-

rater, övertaliga möbler, två bokhyllor fyllda med Saablitteratur, 19 kartonger med mina söners kvarlämnade leksaker, modellbilar, mm.

Lokalen rymmer för närvarande 12 Saabar, inklämda med några centimeters lucka mellan bilarna. Varför inte fler än 12 bilar kan man fråga sig? En anledning är att garaget omöjligen kan rymma fler bilar, om jag inte staplar på höjden förstås. Ytterligare ett skäl är att i kantonen Vaud där jag bor kan man få ha maximalt 12 samlarbilar på samma par registreringsskyltar. Hälften av mina bilar är 2-taktare och förutom de 4 Sonetterna finns här; en vit 96 -61 under renovering, en ljusblå, helrenoverad Sport -63, en röd Monte Carlo 850 -65 renoveringsobjekt, en helrenoverad röd Monte Carlo 850 -66, en helrenoverad vit V4 Deluxe -69, en helrenoverad blå V4 -72 „hybrid“, en blå 99 Turbo -80 i originalskick samt min svenskregistrerade, röda 900 Aero -90.

Planerna för framtiden med garaget är att försöka avyttra en och annan bil

och diverse skrymmande föremål för att vinna plats till att meka och vårda de kvarvarande pärlorna. Att därtill bereda plats för en liten besökshörna med möblemang, barskåp, min samlade Saablitteratur och modellbilssamling står också på att-göra-listan.

Dagens Sonetter i Garage 97 Sonett III 1974, bajaröd

Denna bil är min allra första Sonett, förvärvad från Pennsylvania i USA i juni 1988. När bilen äntligen anlät för införtullning till Genève, lyfte jag på de fina kokosmattorna och fick en mindre chock då jag upptäckte alla rostskadorna i chassit. Säljaren, som var fotograf till yrket, hade tagit förföriska bilder av bilen som jag fått mig tillskickade och med bedyranden, på typiskt amerikanskt maner, att den var „perfect inside out.“ Inte ett ord om att chassit skulle vara rostskadat. Jag fick ju skylla mig själv, då jag godtroget köpt bilen efter att ha sett vackra foton och telexat med säljaren innan köp.



När skjutdörren till Garage 97 dras åt sidan möts besökaren av denna anblick, med Sonett II, # 063, i förgrunden.

I förtvivlan av hur chassit såg ut på Sonetten, insåg jag att det skulle bli ett dyrt och mödosamt arbete att reparera detta, så jag satte igång att leta efter ytterligare en Sonett III, som eventuell donatorbil av ett bra chassi. Lyckligtvis hittade jag en grön Sonett III:a -73 i Belgien, vilken fick avstå sitt chassi, som beskrivs nedan, så att jag kunde få ihop en körbar bil.

Efter att bilen stod klar sommaren 1990, och dess stora Holleyförgasare blivit rätt inställd, använde jag den ganska flitigt till att besöka diverse bilträffar och Saabevenemang främst i Schweiz, Italien och Tyskland. Ett antal långresor gjordes också med Sonetten till stor glädje, men inte alltid utan problem.

I slutet av maj 1996 körde jag upp genom Tyskland för att delta i CSS 15-årsjubiléum i Yddinge i sydvästra Skåne. Redan i höjd med Frankfurt lossade flänsen på avgasröret av Ferritas rostfria system (med livstids garanti!) framme vid grenröret, med ett outhärdligt motorljud som resultat. Färden gick dock vidare, efter upphängning av röret med ståltråd, upp till norra Tyskland och Dr. Klaus Müller-Otts privatmekaniker som kunde svetsa fast flänsen.

I juni 1999 körde jag till det Internationella Saabclub-mötet i Brno i Tjeckien. Bilen gick bra ända tills jag skulle köra in på mötesområdet, då vänster avgasrör gick av i svetsen till mellanljuddämparen. Jag ville ju gärna köra på racingbanan, men någon hjälp med svetsning av rostfritt stål kunde inte den tjeckiska klubben ställa upp med, så det fick bli lagning med ståltråd, som vid det tidigare tillfället.

I slutet av januari 2002 körde jag Sonetten i det franska "Winter Drive" med Magnus Björk som co-pilot. Jag lät Magnus inta förarplatsen inför isbanekörningen uppe på Alpe d'Huez. Magnus rattade med sin finländska sisu och lyckades köra om samtliga 3 Renault Alpine och 2 MGB, som körde i samma heat. Särskilt en gammal fransk Alpine rallypilot, som bl.a. tidigare vunnit Monte Carlo rallyt, blev mycket förnärmad och undrade vad det var för en konstig bil som körde så bra på is.

"Olycksfågeln"

Olycksdrabbad, som den bजारöda Sonetten tycktes vara, har jag råkat ut för ytterligare missöden under mina turer med den. Det började med att AC-kompressorn började brinna under en resa till en Saabträff uppe i Davos. Som tur var hade jag brandsläckare med och kunde snabbt bemästra branden.

Två balansaxeldrevsras har jag också råkat ut för, det första sommaren 1993 då jag var på väg till ett Saabmöte i norra Schweiz. Vid detta tillfälle kom min fru mig till hjälp med familjens 9000i för att bogsera bilen hem till Blonay. Då hon stannat före en korsning med en motortrafikled satte sig ekipagen i rörelse igen och då, plötsligt small det. En lunchförfriskad förare i en Saab 900i kom i hög hastighet från vänster och siktade på att passera mellan våra två bilar. Antigen såg han inte min lilla bil och definitivt såg han inte bogserlinan. För mig var det omöjligt att bromsa då jag drogs av en mycket

starkare bil. Polis tillkallades och jag råddes att inte göra någon process, då jag skulle ha svårt att förklara varför jag inte stannat före korsningen till en huvudled. Att jag dessutom var utlänning förbättrade inte situationen. Det blev en dyr reparation av motorhuv, riktning av chassi mm, som jag själv fick bekosta.

Det andra balansaxeldrevsrasat inträffade på Autobahn sommaren 2004 på väg upp till Marburg och en Saab-träff. Med hjälp av klubbkollegor som körde i kolonn kom jag upp till träffen och bilen kom hem på försäkringens bekostnad. Sedan denna händelse har jag monterat metalldrev i Sonettmotorn.

I augusti 2005 lånade jag ut bilen till min vän Daniel Grubenmann, som hade anmält sig i sportvagnsklassen av "Raiden Basel – Paris" med sin supertrimmade Sonett III. Tyvärr fick han problem med sin motor dagen före start, så jag föreslog honom att ta min bil. Racet gick bra, men tog hårt på växellådan, som jag tvingades byta strax efter att bilen kommit tillbaka.

Sist i raden av missöden lyckades jag i början av september 2005 köra av vägen i samband med ett clubrally på franska sidan av Genève. Ensam i min Sonett hade jag svårt att



Sonett III -74 i skamvrån flankerad av Sonett III -73.

läsa "roadbooken" och upptäckte alltför sent, efter att ha accelererat upp till 130 km/h, att vägen svängde 90° till vänster uppe på ett krön. Att försöka svänga var för sent, så jag panikbromsade men gled rakt fram över en grässlänt och ner för en kort sluttning där Sonetten stod på näsan i ett djupt dike. Sonettens stötfångare vek sig in under bilen, huven blev illa tilltygad fram och chassit 3 cm kortare. Själv ådrog jag mig ett diskbräck i nacken.

Sedan denna händelse står Sonetten långtidsparkerad i garaget och skäms med mig. Under tiden har jag i alla fall dragit rätt chassit och återmonterat motor och drivlina. Nu återstår det bara att samla krafter att återigen laga huven.

Forts. i nästa nummer.

Vår- och årsmötet 2014

Vår klubbmästare Hans Johnsson meddelar, att vår- och årsmötet 2014 blir den 24 maj i Kungsbackatrakten. Som vanligt återkommer vi med fylig information om mötet i nummer 2 av Sonettvärlden men reservera redan nu datumet!



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Legosonett

Thorbjörn Brännström hittade den här fina Legosonetten på denna länk: <http://www.saabnet.com/tsn/photo/> Den liknar ju en Sonett III väldigt mycket och det är inte dåligt med tanke på att det inte är helt lätt att bygga Legobilar där man kan känna igen bilmodellen. Inte minst som många Legobilar är ganska kantiga; det var väl därför det blev en III:a som ju har lite rakare linjer än en II:a. Om Lego själv fabricerat modellen eller om det är ett skickligt hemmabygge återstår att se. Nu väntar vi bara på Legomodeller av de andra Sonetterna!



Johnny Johansson och Berndt Eliasson tipsade mig om Teknikens Världs nätupplaga och en artikel med rubri-

ken "Saab Sonett var på väg tillbaka – som konkurrent till Audi A5" Den handlar om vad som kunde ha blivit, nämligen en ny Saab Sonett ritad av Jason Castriota. Tanken var att det skulle bli plats för 2+2, motorn en 1,6 liters turbobensin och möjlighet till fyrhjulsdraft med elmotorer på bakhjulen. Men så var det här med ekonomin, Saabs konkurs kom emellan och även detta nya Sonettprojekt fick läggas till handlingarna.

Nostalgia

Ni känner säkert till Bil- och teknikhistoriska samlingarna i Köping med dess delvis mycket exklusiva bilar som Bugatti 35B, Mercedes SSK, Delage D8 osv. Men ni kanske inte känner till att de både 2012 och 2013 har haft en specialutställning om Saab i ett eget utrymme. Bildtexten till denna bild löd: "Tre av eldsjälarna i Köping, fr.v.



Bengt Eriksson, Tommy Hallberg och P-O Johansson. Bakom dem, i den tillfälliga Saabutställningen, syns en Sonett med tvåtaktsmotor, den 93:a som tävlade på Le Mans 1956, en tidig 92:a och sista modellen av V4:an från 1980." Alltid lika fascinerande att se liknande bilar som vi själva har och kör stå på museum. Tack till Lars Gismar för tipset!

Klassiker

Det är tur att vi har vakna medlemmar i klubben, som Arne Höglund, Thorbjörn Brännström och Lars Gismar! De tipsade mig alla om en mycket läsvärd artikel i majnumret av tidningen Klassiker. Eller som Arne Höglund skriver: "Så mycket bättre... är rubriken till en intressant artikel om Sonett II i senaste numret av tidningen Klassiker. - Man har kostat på sig hela 6 sidor till artikeln som beskriver



gamla originalritningar (i full skala) av Björn Karlström samt skisser och förslag från både Karlström och Gunnar A Sjögren till ny design av fronten. En mindre artikel visar också Björn Karlströms vision om att Sonettens vridstyva lådchassi skulle kunna utgöra bas för fler fordon, bl.a. en amfibiebil."

Claes Johansson skriver alltid bra och extra kunnigt om Saab. Därför är det glädjande att vi kommer att kunna publicera hela artikeln så småningom i Sonettvärlden!

Ingvar Lindberg
Bjärnum

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!

A cartoon illustration of a man in a blue suit and white shirt, holding a large bouquet of colorful flowers. He is standing on a grey background.

Bilder från förr

- tema specialbyggen



Johnny Johanssons Sonett III har verkligen en design såväl som färgsättning som skiljer sig från mängden. Han har själv gjort allt arbete på bilens kaross. Bilden är tagen på Vingsö 1988.



Saab Facett, konstruerad av Sigvard Sörensson, är väl ett specialbygge om något. På den här bilden från renoveringen ser vi såväl chassiet som karossen.



Den här Sonetten var med på Saabfestivalen 2007. Här kan vi prata om pulver under huven och ja, på den också.



Det är väl inte alltid ombyggnationerna förbättrar bilens utseende, men djärvt är det. Vi har visat bilder på bilen förut i nummer 1/2004, sid 15-16 fast då i svart/vitt.



Vid Saabfestivalen 2007 visade Lars Göran Hansson och Gunnar Johansson upp sina gula respektive röda hembyggda Sonett I:or.



Berndt Eliasson tog en krockad Sonett, breddade den, satte in en 16-ventils 900 Turbomotor, placerade kylarna bak och monterade targatak. Saabfestivalen 2007.