

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- The long haul
- Tips, renovering av bakbromsarna
- Maserati på Saabvis
- Medlemsmatrikel

2
2004

Från ordförandens skrivbord



Hej,

Först en liten rättelse. I förra numret hade vi en artikel "Tänker Du låna ut Din Sonett?". Den hemsidaadress som stod där till MHRF är inte längre aktuell, den korrekta är numera: www.mhrf.se

Vi i styrelsen hoppas verkligen att ni inte låter er avskräckas av att vi lagt vårt kombinerade års- och vårmöte i Norge den 29-31 maj i år. Tvärtom, låt er inspireras till en annorlunda resa till platser som har mycket att ge. Att den norska naturen är vacker och ibland dramatisk är bara bonus. Du kan fortfarande anmäla Dig, det är bara att kontakta Ketil Bjørnebekk.

Sedan vill vi även puffa lite extra för vårt möte den 14 augusti i Västerås med omnejd. Vi besöker så olika platser som det sevärda Tidö Slott och MC museet i Surahammar. På Tidö Slott kan man bland annat se på leksaker för små barn, på MC museet är det väl snarare leksaker för större...

Vi i styrelsen för Club Sonett Sweden hoppas förstås få se många av er på dessa träffar, både för er egen skull och för våra arrangörers. Som ni förstår lägger de ned ett stort arbete på att förbereda och genomföra träffarna och det bästa vi kan göra i gengäld är förstås att komma till träffarna så att de inte känner att de lagt ner en massa jobb i onödan! Informationen om Norgeträffen hittar ni i förra numret av Sonettvärlden eller på vår hemsida, dessutom har vi med kompletterande information i detta nummer. Självklart har vi även med all information om Västeråsträffen i detta nummer. Här hittar ni även korta fakta om en del andra träffar under rubriken "Några träffar 2004". Träffsäsongen är förhållandevis kort i Sverige, 3-4 månader, i alla fall om man räknar högsäsong. Å andra sidan finns det väldigt många träffar att åka till under dessa månader. Så passa på och använd era Sonetter, det mår både bilarna och ni själva bra av!

Som ni ser publicerar vi en medlemsmatrikel i detta nummer, varför inte utnyttja den till att kontakta medlemmar i närheten så kanske ni kan samåka till träffen. Eller så kan ni med hjälp av matrikeln ordna en lokal träff för de som bor nära varandra.

Jag hoppas vi ses såväl på vårt vårmöte i Eidsvoll i Norge som i Västerås!

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

Besiktningsmän 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:

Ser Ditt objekt ut så här inför Sonettsäsongen är det dags att sätta fart... Bilen tillhör Åke Olsson i Silverdalen, han satsar dock inte på årets säsong med det här objektet.

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 oktober

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 24 augusti

Dansk totakts-träff i V4!

Ulf Stenson

För oss, min käresta och jag blev årets sista Saab begivenhet danskarnas totaktsträff i Holbäck, Själland i början av september. Som de flesta kanske förstår så betyder danskans "to", två på svenska. Alltså var det en tvåtaktsträff. Dessvärre var inte min tvåtaktare på banan så jag frågade arrangörerna lite försynt om jag fick komma i något annat och det gick ju bra. Vi bestämde oss för att ta Sonetten, V4:an från 68:a.

Fredagen visade upp sig från sin bästa sida med mycket solsken vilket är en dålig kombination ihop med Sonettens stora glasytor. Själv skulle jag arbeta, vilket jag gör i Danmark , Helsingör.

Min Sonett II V4 bredvid två danska Sonett III:or på träffen i Danmark.

Så där fick mina arbetskamrater stifta bekantskap med denna vår udda farkost. Även föräldrarna till barnen gjorde stora ögon, men när dom såg att det var svensk nummerplåt på bilen så förstod dom: Jä, jä, det er bare Ulf... En av mina arbetskamrater ville ha lift hem efter dagens slut och det fick hon ju så gärna.



Därefter plockade jag upp Astrid, min käresta utanför tågstationen i Helsingör och resan mot Holbäck startade, men först till Görlöse några mil utanför Helsingör där vi hälsade på våra danska Saabvänner Christa och Dan Jensen. I den familjen existerar bara ett bilmärke, gissa vilket?

Efter fikat begav vi oss så mot resans mål och checkade in sent om eftermiddagen. Vi fick en fin stuga med sex sängar och kände oss riktigt lyxiga då vi bara var två. Men tji vad vi bedrog oss. Plötsligt kom folk från när och fjärran så vi fick byta stuga och bo tillsammans med de i Saabsammanhang inte helt okända "Jensen Brothers" från Sverige och en lika känd Jan från Danmark. Kvällen förflöt i dansk gemyt (dansk öl) och vi var laddade för morgondagens uppgifter.

Morgonen kom och vi ställde upp för att köra en rallyrunda på ca 10 mil. Vi får nödvändig information och startar. Märker redan när vi kör ut från campingen att jag har svårt att få i växellarna, men efter en del trilskande går dom i. Inne i Holbäck tilltar problemet, jag sliter och drar i växelspaken och svetten bryter ut i pannan. Jag tar ett snabbeslut vid ett rödlys och gör

en förbjuden u-sväng och kör tillbaka till campingplatsen i tvåans respektive treans växel genom staden, vilket inte var helt lätt.

När vi kommer tillbaka har alla andra kört och jag meddelar över mobilen att vi stannar på campingen. Jag har ju förstått felet, (brist på kopplingsolja) men har varken rätta verktygen eller oljan. Dock när nöden är som störst osv...

När ekipagen kommer tillbaka löser sig allting även om det var problem med att få av locket och likaså pricka ned ny olja. Sedan gick bilen som den berömda klockan, men någon glimt av landskapet runt om kring blev det inte.

Kvällen avslutades med sedvanlig grillning och dess tillbehör och "Jensen Brothers" vann som vanligt. Som min käresta Astrid sa: Du kan ju ringa till Rolf eller Anders och fråga vad dom vill ha till förstapris i Saab-Skåniens familjerally. (Dom brukar också vinna vår tävling nämligen).

På söndagen var det så dags för hemfärd och Sonetten rullade på som om ingenting hade hänt och nu står den i ide i väntan på sommarens äventyr.

Visste Du...

...att nu även bensinbolaget Jet tagit bort blyersättningsmedlet i sin 96 och 98 oktaninga bensin, så det blir till att hålla i blyersättningsmedel om Du tankar Din Sonett hos dem. Till i vår har man sluppt det då det fanns med som en tillsats i jetbensinen.

The long haul: Arlöv - Hermosa Beach, California, Linköping

The history of Sonett #376 and still just a little more than 2000miles travelled.

VIN # 376 has returned to its birth country of Sweden. The car was put together in Arlöv in the south province of Scania, a part of Sweden some Swedes consider almost being a part of Denmark. My earliest memories of the Saab Sonett are that it was a truly unusual car hardly ever seen on Swedish roads or in the Saab showrooms. I took some pictures of Sonetts in the Saab Museum at the old location in Trollhättan (my birthplace in the year the nose grew 15 cm on the 95/96 models) under an old gas station in the beginning of the 80'ies.

Looking for something to do

My first car is (and still is in my possession) a 96 Monte Carlo V4 from 1966, guess it is one of the two olive green ones converted to V4 left in Sweden. Last fall I took the Monte Carlo to my dad's old classmate Bengt-Erik Ström in Trollhättan. He used to be one of the master tuners of the Saab Rally Team. He built me an 1850 cc engine and added a rollbar. In the winter of 1999 I started some serious work making the car into a 60'ies rally car. For example I renovated old Italian light alloy spokes and sat over the computer for many long hours making replicas of old stickers from the 60'ies time period in Adobe Illustrator. The car was ready for the summer season. Then I decided to put the car on display at

the Båstad Classic Car Show (see the back cover of Saabklubbens magazine Bakrutan issue#3/2000). So what was to be worked with in the spring-time when work with the Monte Carlo was coming to an end?

Get a Sonett of course!

A Sonett of course! Why not get one of those unusual Saabs. I started to look around on the Internet for one. The first car that caught my interest was a yellow III model here in Sweden. But then I found a couple of II's in the US. Why not import a rust-free car from the US West-coast. I imported a Saab 900 T16 convertible 4 years ago, a car I used when I was working for Oregon Department of Transportation in Salem. So I know the routine getting



The picture was taken at the sports car show at Mantorp 2001.

a Saab back home. That car is for sale now, I have given priority to my other old Saabs. At <http://www.vsaab.com> and <http://www.saabnet.com> I started my US search. Found a few cars in the II category. Then the question was, what engine to go with, two-stroke or four-banger? I decided to go with a four stroke after having seen all my brothers struggle and trouble with a 63' 96 De Luxe. I found a white 1968 with only 20000 miles on the odometer. The ad read:

Vsaab Classified.

1968 SAAB Sonett V4, 2-DR Coupe, VIN#376

Chamonix White with black interior. This car was the showroom car from Vasek Polak Saab for 15 years and was part of his personal collection in Hermosa Beach CA. (After his death in '96, it was bought by one of his mechanics, and I bought it from him in '98. Car shows 19,980 miles which both mechanic and Vasek Polak Jr claim true.) Xlnt original shape. has Pertronic ignition on original 1500 engine, and later style "Soccer balls" with blue caps and new

rubber. Runs very well. Have many spares including complete 1700 engine and manifold with 2bbl carb, steel wheels, spare tranny and parts to convert to floor shift. Repair manual and parts fiche. No rust or wrecks. Very nice and original early V4, with interesting history. Car is in southern California.

The car was originally painted Monaco red but later Chamonix white. Pictures were mailed and the price was negotiated. Seller wanted to include the soccerball rims and a spare engine. But I decided on getting the original rims. Money was transferred and I used the same US shipper as I used before, Green Peace Shipping in LA. They did the paperwork for only \$100. My seller drove the car to El Monte and the Falcon Transport pick-up. Then the car was shipped out of Galveston TX. Two weeks later I picked up the car in Gothenburg. In advanced of the pick up I contacted Mr. Ola Hapstadius, a certified car value man. He issued a paper for me to show customs saying that the car is of historical interest. This saved me a few thousand SEK.

Having paid the customs fee and with bright red temporary licence plates in my hand I went to the pick up area in the harbour. The Sonett was a little hard to find at first since it was sitting next to much larger US manufactured cars.

Love at first start up!

The feelings were a little strange, here is my used car bought on the Internet. Sitting in front of me for the first

time, before only seen on digital photos. Who buys a used car without a test drive? A Saab enthusiast maybe. After an external inspection I started up the car and I really felt good being in my Sonett. The exhaust sound was really nice! It was raining like hell but I didn't care about that. It was me and my Sonett.

Crispy tires

The tires were as old as the car!! 3 original real crispy Pirelli Cinturato 155x15. I didn't dare drive faster than 40 miles/hour on the way home to Linköping. Then not far from Gothenburg the odometer turned 20000 miles on my first trip with car in the year of 2000, spooky! Getting close to Linköping I called Erland Johansson at the Swedish Sonett Club who lives in Linköping. He was at home, we agreed on meeting in Linköping where the Swedish Sonett Club has its part storage and some members have their Sonett projects. Upon leaving the Sonett stock the engine refused to start. I had 3 more miles to go to get home. I opened up the carburettor. The carburettor was all clogged up with fine "sand like particles". I cleaned it out and drove home. A few days later when going to the tire shop to get the new Vredestein Sprint 155x15 on the new renovated 1970 Saab Sonett light alloy JP wheels, the engine died again. The fuel pump was all filled with stuff. Now I realized that the gas-tank was in great need of leaning out. I was towed home by a colleague behind his white Saab 90, 1985 year model.



The picture was taken at Östgöta Saabclub's spring meeting 2001 at Omberg. The author of this article stands at the left door.

Gastank removal

The gas tank just barely made it out of the car. It's really a snug fit getting it out. The tank had a lot of dirt in it, I cleaned it out and dried it with the Electrolux in blowing mode. Fuel lines were high air-pressure blown. The rubber CV-joint covers were both killed by natural causes. Needed to be replaced immediately. Also the gearbox was making sounds, so the engine was taken out and the gearbox sent away for repair. Every gearbox bearing had to be replaced due to rust. The technician said that he never had seen a gearbox with so little wear, but with so much surface rust in the bea-

Du har väl betalt medlemsavgiften, 225:- för 2004?! Om inte är postgiro numret till Club Sonett Sweden 358730-0. Vi börjar närma oss 400 medlemmar i klubben och en av dem hoppas vi är Du!

rings. Now the car started to look almost brand new!

Getting it through the inspection

The Swedish Certification for imported vehicles made thumbs up even for the stickers with km/h I had put on the speedometer. The official said that they should be on the inside of the glass but the outside would do. I was pleased. He said he understood it was hard to get them there, he smiled so did I. But it was quite a hassle. I drove in to the Certifications office in Motala after 2 months of waiting to get a time. In the summer of 2000, tons of German privately imported cars had to pass the inspection and in the summer time Swedes have 5 weeks of mandatory vacation. You guessed it, hard to get an appointment. I entered the office and told them my registration number, paid the fees and went back to my car to be called in. My number showed up on the screen. I drove in and the official looked the car up on his computer. Sorry, can not be inspected today, the people at the customs had forgotten to check a specific box on a customs paper. Can not be done today. But please, I have waited so long, not another 2 months. There must be a way I thought: Wait a minute, I will call DMV (Dept. Of Motor Vehicles / Dept. of Transportation). Since I had worked there I knew whom to call, they looked at my file and added the darn check mark. They told me it would show on the computer of the inspector in five minutes. So it did and the inspector official could

not believe his eyes! He did his job examining the car and I drove home, happy as ever. Yes I did it!

More new parts

The car got a new stainless exhaust system from Ferrita in the spring of 2001. That was nice since the original was starting to fall apart after 30 years! On the way home from Köping where Ferrita is, I stopped at a gas station out in nowhere. Two kids come up wondering what type of car I am filling up. Is it a Corvette? Sorry kids, it's a Saab Sonett. WOW that is the best Saab we have ever seen, how fast is it? I told them I did not know. I gave them the advice to start saving money so they could buy a Sonett when they reach the age. To my surprise they told me they both already had a car each. They had two Opel Commodores from the 70 ies. Guess the 7-year-olds do have interests besides Internet gaming anyway!

The only missing parts are the original steering wheel and the hood hinge/latch thing that prevents the hood from falling down when its windy outside! So if you have any of these two items feel free to contact me.

So the car is back in the old country, having a nice home!

*Mr. Jörgen Trueð
Human Factors Researcher
Phone +46 8 54 58 68
Cell phone +46 709 277 199
Home: jorgen@trueð.net
Work: trueð@foi.se*

Tips för renovering av bakbromsarna till Sonetten

Andreas Hillby

Väl fungerande bromsar är alltid bra att ha, så även på en Sonett! Skivbromsarna fram brukar prioriteras vid service men det finns inga skäl att inte också ha väl fungerande bakbromsar! För att göra det lättare för er andra så kommer här ett tips om var man kan få tag på grejorna för att genomföra en komplett renovering av bromsarna bak.

Rostfria bromshävarmar

Det finns idag möjligheter att beställa bromshävarmarna samt justerbackarna till bromsarna bak i rostfritt stål. Dessa kan beställas från Rolf Jensen i Saabklubben eller direkt från Mikael Isaksson som tillverkar dessa åt klubben. Se i slutet av artikeln för adresserna till dem.

Bromshävarmarna samt justerbackarna är illa utsatta i den position de har och originaldetaljerna är tillverkade med toleranser för att säkerställa funktionen trots att de fort blir rostiga. En viktig punkt att poängtera är att nominell innerdiameter på trummorna enligt verkstadshandboken är 203,2 mm, med en tillåten rensvarvning upp till 204,7 mm. Jag har dock svårt att tro att det är många trummor som idag verkligen uppfyller det nominella måttet. Grejorna är ju trots allt 25-35 år gamla! Att få trummorna rensvarvade är att rekommendera.

Toleranserna på bromshävarmarna och justerbackarna har Mikael tagit

hänsyn till vid nyttillverkningen och han har bland annat förlängt justerbackarna med 2 mm för att ge möjlighet att justera bromsbackarna längre än original samt att han nitar hävarmarna lite hårdare då de inte kommer att rosta. Priset på 2 st bromshävarmar (höger/vänster) samt 4 st. justerbackar är ca 500:- + porto.

Övriga bromsdetaljer

Övriga detaljer för att renovera bromsarna enligt nedanstående lista kan beställas från Karl-Anders Carlsson i Frändefors. Det är bara att välja på listan och skicka iväg en beställning! Observera att grejorna är nya Saab originaldetaljer samt att priserna kan ha ändrat sig sedan jag skrev artikeln.

När det gäller bromsbackar så kan de beställas från vilken reservdelsfirma som helst. Bromsköldarna brukar vara rostiga och vara i stort behov av rengöring. Det kan vara lönt att få sköldarna blästrade och pulverlackade.

Antal	Artikelnummer	Benämning	Pris/st
2	717507	Justerskruv	110
2	719273	Gummibälg	60
2	716896	Luftskruv	35
2	717576	Clips	8
1	784464	Justeringsverktyg	65
2	732809	Bromscylinder	170

Hjullager

När man har trummorna demonterade så skall man undersöka hjullagren. Dessa bakhjulslager är kraftigt överdimensionerade och behöver nästan aldrig bytas ut (om det inte har kommit in vatten i dem förstås). Hjullagersatserna finns som beställningsvara hos alla reservdelsfirmor och priset ligger på ca 275 kr/sida. Saabklubben säljer också lagren lösa. En sats bör innehålla de båda lagren för en bromstrumma samt packboxen.

Bromsarna fram

När det gäller bromsarna fram så har ju

klubbmedlemmar (Se Sonettvärlden 4, 2003 eller klubbens hemsida) chansen att köpa nyrenoverade ok till rabatterade priser. Bromsskivor finns fortfarande att få tag i som beställningsvara hos bilreservdelsfirmorna.

Adresser:

Mikael Isaksson. Tel.: 044-63567,
mailto:micke@mbox585.swipnet.se

Rolf Jensen, reservdelsförv. Saabklubben. www.saabklubben.com

Karl-Anders Carlsson,

Grunnsbo, 460 64 Frändefors.

Tel: 0521-431 33, Fax: 0521-431 33.

Priset på arbetet klart!

Nu har vi fått fram ett pris på arbetet att klä om Sonettstolar. Priset är 1800:-/stol + material. Vi kan alltså i klubbens regi erbjuda omklädning av stolarna dels i det originalmaterial till Sonett III som klubben köpte in från Torland i Skåne och dels i skinn som "vår" tapetserare tillhandahåller i valfri färg och kvalitet. Du som är intresserad av ovanstående kontakta Erland Johansson, er.j@telia.com, 013-27 04 12.



Några träffar 2004

- 22 maj** Östgöta Saabklubb arrangerar sin vårträff med start 09.30 vid Gamla torget i Gamleby, 2 mil norr om Västervik. Inbet. träffavgift senast 9/5. Du finner komplett info på:
http://hem.passagen.se/ostgota_saabklubb/
Kontaktperson: Mikael Johansson, tel. 0493-12401.
- 29-31 maj** Club Sonett Swedens vårträff och årsmöte som i år är i Norge! Genom samarbete med Gammelsaabens vänner törs vi utlova ett fylligt och givande möte i för oss ovanlig miljö i samband med pingsten. Vi kommer att hålla till i området mellan Kongsvinger och Mjøsa. Se även separat, fylligare information i förra numret av Sonettvärlden.
Kontaktperson: Ketil Bjørnebekk (ketil.bjornebekk@c2i.net) eller Lars Eriksson, tel. 0240-20232.
- 5-6 juni** Velodromloppet på Gelleråsen i Karlskoga, arrangerad av Classic Motor Magasin. Finbil/mc med förare liksom barn under 15 år gratis entré, annars 100:-/dag eller 150:- för båda dagarna. Sonettvärldens redaktion har fylligare info. hos sig.
Kontaktperson: Kaj Wallin, tel. 019-228114.
- 19 juni** Margretetorp Classic Car Show, arrangerad av Motorhistoriska Klubben i Skåne. Platsen är som namnet antyder Margretetorp i Skåne. Föranmälan krävs senast den 14 maj om ni vill ställa ut ert fordon. Sonettvärldens redaktion har några anmälningssblanketter hos sig. Årets tema är historiska tävlingsbilar.
Kontaktperson: Sune Svensson, tel. 040-490262, 0706-396262. Du kan också gå in på www.classicarshow.se för mer information.
- 2-4 juli** Nostalgia Festival i Ronneby. Bl.a. Concours de Charme, finbilsbedömning, veteranbilsrally och veteranbåtsutställning. Sista anmälningssdag 4 juni. Info. Josefine Persson, tel. 0455-361225. www.fabas.se/nostalgiafestival
- 16-18 juli** Falsterbo Classic med racing, cocktailparty, entusiastbilsutställning, rally, Concours d'Elegance, smokingmiddag, flyguppvisning. Deltagare i entusiastbilsutställningen + co-driver bjuds på lunch, föranmälan är dock obligatorisk liksom att man kommer före 10.00 och avgång efter 17.00, gäller såväl 17 som 18 juli.
Kontakta: info@fcss.nu eller på www.fcss.nu eller tel. 040-475500.
- 24 juli-1 aug** Classic Car Week i Rättvik. Fullspäckat program med utställningar, marknader, veteranrallyn, cruising, backtävling med mera.
- 6-8 aug** Internationell Saabträff i Danmark, nära staden Ebeltøft på Jylland. Det blir besök på bryggeri, rundtur, marknad, tävling om

finaste Saab, buffé med dans och olika utflykter. Obs, sista dag för anmälan och betalning var 31 mars, men de kanske gör undantag om ni hör av er snabbt!

Du finner komplett information med anmälningsformulär på www.intsaab2004.dk

14 aug Sensommarträff för Club Sonett Sweden i Västeråstrakten, arrangerad av vår medlem Lennart Sahlén. Vi besöker såväl Tidö Slott som MC museet i Surahammar. Föranmälan behövs senast den 9 augusti. Se även separat, fylligare information i detta nummer.

Kontakta Lennart Sahlén, tel. 021-52948 för mer info.

28 aug Automobil Classic Cars utställning vid Rosersbergs slott. Info: tel. 08-7361242.

5 sept Reservdelsmarknaden i Gistad med start kl. 09.00. Arrangör är Östgöta Saabklubb, se gärna deras hemsida: http://hem.passagen.se/ostgota_saabklubb/ för mer utförlig information.

Saabmarknad

Söndagen den 5 sep. kl. 09.00 arrangerar ÖSTGÖTA SAABKLUBB sin årliga Saabmarknad. Där säljs allt från reservdelar till hela bilar från Saab 92 till 9-X.

Plats: Gistad, som ligger utmed gamla E4:an mellan Linköping och Norrköping. Följ pilning "SAABMARKNAD" från Gistad samhälle mot idrottsplatsen.

Säljplatser, personbil=100:- med släp=200:-

OBS! insläpp för säljare fr.o.m. kl. 08.00

Servering av kaffe, smörgås och korv.

All försäljning av förtäring förbehålles arrangören.

TEMA SAAB 99

ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

Roger Forssén 0705-512415

roger.forssen@telia.com

Vi ser helst att Du som säljare anmäler dig före den 4 sept.

Års- och vårmötet i Norge!

Här kommer senaste nytt från Ketil Bjørnebekk i Norge om vårt års- och vårmöte den 29-31 maj:

"Etter 1 april sier vi fra oss de rommene/hyttene som vi har reservert. Men vi har avtale med både Letohallen og Hersjøen camping om at de skal gi oss beskjed om det kommer mange andre reserverasjoner etter 1 april. **Det vil si at det er mulig å melde seg på helt frem til arrangementstart den 29 mai, men ønsker man å delta på tilstelningen på lørdag kveld må vi ha beskjed senest 20 mai for mat/bordbestilling.**

Lørdag (29 mai) kveld samles vi til sosial sammenkomst og bespisning i Letohallen. Vi vil servere Biff Stroganoff med ris til hovedrett og karamellpudding og kaffe til dessert. Letohallen har alle rettigheter for servering av øl&sprit.

På søndag kveld blir det utendørs BBQ på Hersjøen camping. Vi ordner grill og tilbehør,

mens alle bringer med seg egen mat&drikke.

Både lørdag og søndag blir det kjøring i naturskjønt terreng i området mellom Gardermoen og Mjøsa. Mandag blir det guidet omvisning på Flysamlingen på Gardermoen. Dette er absolutt verdt et besøk med noen meget sjeldne fly og mye flott norsk flyhistorie.

Vi håper at helgen blir en skikkelig norsk-svensk sammenkomst!

Velkommen til alle CSS og GSV medlemmer."

Två saker till: Du anmäler Dig till css2004@gsv.no och som Du ser av ovanstående rader kan Du fortfarande göra det när Du får 2/04 av Sonettvärlden! Anmälningsavgiften, NOK 400/person kan Du betala vid ankomsten till Norge, prata med Ketil.

Vill Du köpa Sonettklubbens Agfa-scanner?

Agfa Duoscan med SCSI-anlutning, dia och negativ tillsats, bra upplösning.

Ring och tala med Berndt Eliasson, 019-45 10 13

Lånade linjer – Maserati på Saabvis

Saab Sonett Super Sport 1956

Text: Robert Gustavsson. Foto: Björn Tiedemann

Artikeln har tidigare varit publicerad i Classic Motor Album nummer 7 från december 2003 och publiceras med deras tillstånd.

Det hann bara byggas ett halvt dussin av Saab Sonett Super Sport innan tävlingsreglerna ändrades och modellen, som lånade en del linjer från Maserati, med ens blev onödig. I dag finns alla sex bilarna kvar och Gösta Jakfors, Sjuntorp, har det enda privatägda exemplaret i Sverige.

-När jag köpte bilen 1964 hade jag inte riktigt koll på hur udda bilen egentligen var. En del tyckte jag var tokig som köpte den eftersom det inte var en "riktig" bil.

Man stiger inte in i en Sonett Super Sport, man kliver n-e-r i den. Är bilen redan körd ett stycke får man se upp så man inte bränner smalbe-

nen mot aluminiumstycket på tröskeln, för innanför den ligger hela avgassystemet.

-Det består förresten bara av grenröret, en böj och sedan en jättedämpare bakom tröskeln och så utblåset i bakkant av tröskeln, berättar Gösta.

Väl på plats ser man att det är anfadern till både Gran Turismo 750 och

Rolf Melde lånade sidolinjen av Sonetten från en av Maseratis sportvagnar och flygplansmodellen Mustang inspirerade till det underliggande luftintaget. Resultatet blev en brutal sportbil som skiljde sig radikalt från bruks-Saabarna.





Chassiet är byggt av stål och aluminium, fronten och aktern av glasfiber. De lövtunna dörrarna är däremot av trä. De kromade plåtarna längst fram på bakluckan döljer gångjärnen. Avgasröret slutar brutalt nog bara ett par decimeter från förarens öron, och ljuddämpning saknas nästan helt och hållet.

Sonett II - ratten och instrumenten är nästan identiska - fast Sonett Super Sport har dubbla tempmätare.

-En är till motorn och den andra till växellådan. Den till lådan visade sig vara onödig eftersom den aldrig blev het.

Golvet av lättmetall är lackerat i samma gröna färg som flygplanen grundas med och det är fräckt slitet. Rattstången och handbromsen har stora lättningshål.

Glasfiberkarossen har en passform som är något sämre, men så är det också en prototyp. Dörrarna, som märkligt nog är av trä, kräver en del lirkande av en ovan förare innan de går igen.

Man sitter som sagt väldigt lågt och ansiktet hamnar i höjd med andra bilar dörrhandtag. På det hela taget

känns det som om bilen är tillräckligt låg för att kunna köra under polisens radar. Jag slår på tändningen, drar i det lilla handtaget till dragstarten, och motorn puttrar muntert igång.

-Den bakvända placeringen av drivlinan gjorde att växelföraren hamnade på fel sida. Då blev det mer praktiskt att bygga bilen högerstyrd och få växelspaken på höger sida också. Ettan ligger där man vanligtvis hittar fyran, så det är lite trixigt att växla innan man vänjer sig, förklarar Gösta innan jag drar iväg.

Visst är det trixigt, men tänker man innan man växlar går det bra och tröskeln är skön att vila armbågen på medan man växlar.

Vi kör den lilla vägen mellan Upphärad och Sjuntorp, som är en utmärkt Sonettväg. Den är lagom backig och kurvig för att bilen ska komma till sin rätt och utsikten i dalgången mot Sjuntorp är betagande i sommarkvällen. Det är så här man ska färdas, konstaterar jag och får en instämmande nick av Gösta.

Historien om Sonett är nästan lika gammal som Saab är som bilmärke.



Bakljusen är samma som på Saab 93, fast på Sonetten har de vänts ett kvarts varv.

Redan 1950, när Saab för första gången deltog i Midnattssolsrallyt fanns de första tankarna om sportbilen hos Rolf Melde, som var en av de mest tongivande personerna på Saab. Att vinna rallyt med en Saab 92 var omöjligt, det insåg han. Men skulle det inte gå att vinna med en specialbyggd sportbil istället?

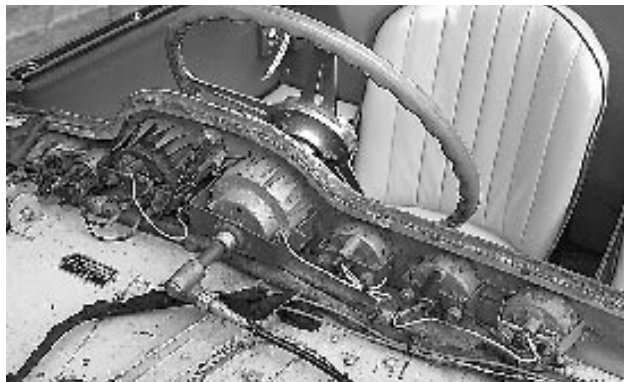
Idén lades på is ända till 1954, då han så smått började skissa på bilen. 93:an var redan projekterad så på de skisserna fanns den nya trecylindriga motorn med.

-Från början gav motorn 33 hästar, men det skulle inte räcka så långt i en tävlingsbil. Till Sonetten hade motorn

trimmats till 57,5 hästar, och i princip är det samma motor som kom att hamna i Gran Turismo 750.

Saabns ledning gick med på att satsa en summa pengar på Melldes projekt och det fick därmed officiell status. Det gick så långt att bygget fick ett eget modellnummer – 94. Saab hade avsatt hela 90-serien till civila byggen och nummer 94 var egentligen reserverat för ett flygplansprojekt. Även om Saab stod bakom projektet fick allt byggande ske på fritiden och tillsammans med ingenjörerna Lars Olov Olsson, Olle Lindkvist och Gösta Svensson började Melde att bygga bilen. För att inte väcka onödig uppmärksamhet med bilen hyrdes en lada i Åsaka utanför Trollhättan för ändamålet.

En självbärande lådkonstruktion i lättmetall fick utgöra grunden till bygget eftersom Melde inte var särskilt imponerad av dåtidens rörramar. Lättmetall var man dessutom van vid tack vare Saabs bakgrund som flygplansbyggare. Utan att tumma för mycket på sanningen kan man säga att Melde hade uppfunnit en låda för racerbruk långt före Colin Chapman på Lotus. Ingen hade dittills sett något liknande, kanske med undantag för Alec Issigonis Lightweight Special som i sig var en mästertlig framtidsstudie. Trots att chassiet bara vägde 71 kilo var det ändå tillräckligt tåligt för bilen. Gunnar Ljungström, som då var chef för bilkonstruktionerna, hade ställt som krav på Saabs bilar att de bland annat skulle tåla att köra emot en hög trottoarkant, och att de skulle klara fritt fall som motsvarade 2 G vid landningen.



Flippfronten gör att drivlinan och framvagnen är lättåtkomliga och med den uppfälld blir det lekande lätt att byta lampor i instrumenteringen.

När chassiet var klart så provkördes den på nätterna utan kaross, och det var inte helt utan komplikationer. Bland annat ska en skollärare i trakten ha klagat på att motorstollar körde förbi hans hus exakt var tionde minut på nätterna. När karossen sedan skulle byggas valde man att göra det i det nya materialet plast. Ingenjörerna på Saab visste inte så mycket om materialet så Melde och hans kompanjoner köpte plasten från Svenska Oljeslageriet AB, SOAB, och de ställde även upp med kunskap i hur materialet skulle hanteras.

Snart var karossen på plats och formgivaren Sixten Sason var och tittade på bilen. "Så nätt den är" lär han ha sagt och så fick bilen heta Sonett. I alla fall enligt skrönorna, men faktum är att Sason hade velat döpa Saab 92 till Sonett redan på 1940-talet.

Sixten Sason brukar ofta få äran för att ha ritat Sonetten men enligt Melde var det han själv som stod för linjerna. Sason gjorde bara några förändringar på bakpartiet, men det kändes ändå bra att ha en man som Sason bakom sig i projektet.

Linjerna på bilen bygger förresten enligt Melde på två avgörande stölder – Maseratis sportvagn där sidolinjen hämtades från, och flygplanet Mustang där det underliggande luftintaget hämtades – något som Melde tyckte var snyggt.

Saab ville inte att bilen skulle visas förrän Bilsalongen i Stockholm slog upp portarna den 16 mars 1956. Där passade man på att göra en kupp, precis innan mässan skulle öppna kom en gaffeltruck in med en låg låda till Saabmontern. En gavel på lådan bändes loss och Sonetten rullades ut till konkurrenternas stora förvåning.

Enligt samtida intervjuer berättade Melde att bilen hade kostat 75 000 kronor att bygga. En ganska stor summa med tanke på att en ny Volvo PV 444 bara kostade 9 200 kronor. Toppfarten skulle ligga på minst 210 kilometer i timmen med hardtop.

Någon sådan byggdes aldrig och den öppna bilen toppade "bara" 160 kilometer i timmen i verkligheten.

Melde testkörde bilen i 500 mil och summerade den för Saabs ledning med att accelerationen var god, men han

ville ha högre toppfart. Däremot var väghållningen bättre än till exempel Mercedes 300 SL, Alfa Romeo Zagato och Porsche.

Fick han lämplig arbetskraft till projektet skulle han kunna bygga en tävlingsbil av den. Då skulle även tomvikten på 500 kilo minskas eftersom Mellde tyckte vikten var onödigt hög.

-Man använde uteslutande komponenter från den kommande Saab 93, och de var gedigna, men kanske i tyngsta laget för ett specialbygge.

Saab gillade bilen och beslöt på Melldes inrådan att bygga fem bilar till. Det arbetet lades ut på ASJ i Linköping där stommarna nitades ihop, medan karosserna monterades på ASJ:s verkstad i Katrineholm. De bilarna blev klara under vintern 56/57 och hade mer ståldetaljer i chassiet än den första.

Saab talade med Jensen i England om att de eventuellt skulle tillverka bilen. De hade redan 1953 tillverkat bilar med glasfiberkarosser. Richard och Alan Jensen var sjuka och på väg att sälja sitt företag, så de var inte så intresserade att de ens åkte till Sverige. Det fanns också tveksamheter hos Saab för att "amerikanarna i viss mån äro misstänksamma mot engelskstillverkade vagnar" och bättre att den stannade i Sverige eftersom tillverkningen var "så begärlig och passande för ASJ".

Planerna på en "civiliserad" Sonett med bagageutrymme, sufflett och körbar motor gick vidare till ASJ. De ville ha 11 500 kronor per bil om man byggde 20 bilar med plast- eller aluminiumkaross och sufflett. 8 500 kro-

nor stycket för en serie på 100, eller 6 500 kronor om man byggde 100 i månaden med stålkaross.

I november 1957 räknade Saab på 2000 bilar om året med lättmetallkaross och sufflett och då skulle karossen tillverkas i Trollhättan.

Inför 1958 års säsong ändrades tävlingsreglerna och Sonetten blev plötsligt onödig. Saab föredrog istället att bygga vidare på 93:an i form av GT750, som i princip fick samma motor och instrument som satt i Sonetten, och som man kunde köra i Grupp 3. Att ha Sonetten som sportbil i sin modellserie tyckte Saab inte var ekonomiskt försvarbart och projektet upphörde definitivt 1958. Innan dess hann man dock lufta bilarna på bland annat Karlskoga GP, Kristianstads GP, Falkenbergs Västku- lopp och Solvallas 1000 meters grusbana. Bilarna kördes av bland andra Eric Carlsson "På taket", Carl-Magnus Skoogh, Harald Kronegård och Erik "Ockelbo" Lundgren.

Sonetterna glömdes bort och 1964 beslutade Saab sig för att sälja ut ett par av vagnarna. Det fick Gösta, som då arbetade med motorutveckling på Saab, höra talas om och han la ett bud på en av bilarna.

-Då visste jag inte riktigt vad det var för en bil, och det var inte någon direkt konkurrens om att få köpa den. En del tyckte också att jag var tokig som ville ha en, eftersom det inte var en "riktig" bil.

Efter några veckor, i slutet av april, kom beskedet att Gösta kunde dra hem sin Sonett med chassienummer 3 redan samma dag.



Förutom reservhjulet sväljer bagageutrymmet bara det nödvändigaste, men så är det också en renodlad tävlingsbil. Notera de kromade fälgarna som suttit på bilen sedan Gösta köpte bilen.

-Ja, den hade ingen drivlina så jag bogserade den efter min 96:a.

Efter ett par månaders arbete var bilen klar för registreringsbesiktning.

-Troligen hade den inte varit intagen i registret, för jag var tvungen att skaffa ett intyg från Saab att de verkligen hade tillverkat bilen.

Motorn och lådan hämtade Gösta från en Saab 96, som hade lite större slagvolym än originalet. Sedan monterade han på en dubbelsorex från en GT 750.

I Sonetten sitter hela drivlinan bakåtvänt. För att få bilen att gå åt rätt håll så vändes helt enkelt rotationsriktningen på motorn.

-Det är ganska lätt på en tvåaktare.

Även om motorn är lätt att ändra på så hade Rolf Melldede redan vid bygganget varit tveksam till om lådan skulle hålla att gå baklänges. Genom att vända rotationsriktningen på en 93:a ur förserien och låta Carlsson "På taket" backa bilen i full fart i flera hundra mil konstaterade han att lådan höll.

Till att börja med använde man den vanliga treväxlade lådan, men sedan fick Melldede tag i en fyrväxlad experimentlåda från ZF som också användes. Det är samma låda som skulle hamna i Saab 95.

Första sommaren och hösten använde Gösta sin Sonett väldigt mycket. Att den var svårkörd och inte hade sufflett spelade inte någon roll – bilen användes ändå.

-Det brukade alltid vara fint väder när jag åkte hemifrån, men ofta brukade det börja regna innan jag kom hem.

-Dessutom var den väldigt tjurig att starta. Dubbelsorex saknade choke och stannade man motorn så var det ibland lögn att få igång den. Hade man varit och fikat och skulle fräsa i väg i sin sportbil var det ganska pinsamt om den inte startade, och det hände tyvärr allt för ofta.

För att komma tillrätta med startsvårigheterna byttes dubbelsorex ut mot en vanlig standardsorex från en 96:a och sedan har det inte varit några problem med bilen. Då passade Gösta också på att sätta in ett värmelement från en 96:a för att slippa frysa på kvällarna.

-1966 byggde jag om en hardtop från en Triumph Spitfire så att jag skulle slippa att bli blöt. Man gjorde så många dumheter då..., lackerade om karossen och hade sig, men det var andra tider då och man tänkte inte så mycket på att det var en nästan unik bil.

1969 fick Gösta erbjudande om att arbeta för Saab i USA och flyttade dit. Bilen stannade kvar hemma i

Sverige och inte förrän 1994 togs den i bruk igen.

-Min son, Joakim, skulle ta studenten då och jag lovade att ha bilen klar till dess.

Då hade bilen varit ute ur registret så länge att Gösta fick registreringsbesikta den en gång till.

-Men det var inte så mycket arbete med att få den godkänd. Jag gick igenom det mekaniska bara. Chassiet och karossen hade klarat sig fint eftersom den stått i varmgarage hela tiden.

Sedan 1994 har bilen använts då och då, mest blir det till olika träffar eller ren nöjesåkning ljumma sommarkvällar.

-Det bästa med bilen är att den är så pass udda, både i utseende och uppbyggnad, tycker Gösta.

Apropå udda så ägde Gösta karossen till Sonetten med chassienummer 4 ett tag. Den bilen såldes ut av Saab samtidigt som hans. Sigvard Sörensen köpte bilen, tog bort karossen och byggde en egen sportbil som han kallade Facett på Sonettens chassie. Karossen hamnade efter diverse ägarbyten hos Gösta på 1970-talet och han hade den i reserv till sin bil. I mitten av 1990-talet köpte tysken Klaus Müller-Ott Facetten och bestämde sig för att återställa den i originalskick. Klaus kontaktade Gösta och fick köpa karossen och har sedan några år tillbaka byggt tillbaka chassienummer 4 till Sonett igen.

Teknisk specifikation:

Saab Sonett Super Sport 1956

- Motor: Vätskekyld, frontmonterad trecylindrig tvåtaktsmotor med cy-



DSC-1786. Gösta köpte bilen 1964 utan drivlina och lade utan att skämmas i en modifierad 96-motor och låda samt monterade in värme i bilen.

lindrarna i rad. Slagvolym: 748cc.
Borrning/slaglängd: 66/72,9 mm.
Solex 44 P II fallförgasare

- Effekt 57,5 hk vid 5 000 varv/minut.
Vridmoment 93 Nm vid 4 000 varv/minut.
- Kraftöverföring: Fyrväxlad manuell låda. Osynkroniserad etta, frihjul, golvspak. Framhjulsdrift. Utväxling: 5,1:1.
- Chassi & kaross: Öppen glasfiberkaross på lättmetallstomme. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupphängning med triangellänkar, teleskopstöttdämpare, spiralfjädrar. Stel bakaxel med framåtriktade bärarmar, teleskopdämpare, spiralfjädrar.
- Bromsar: Hydrauliska trumbromsar runt om. Servo saknas.
- Mått & vikt: Längd: 3 485 mm. Bredd: 1 420 mm. Höjd: 825 mm. Tomvikt: 500 kilo.
- Prestanda: 0-100 km/tim – 12 sekunder. Toppfart cirka 160 km/tim.
- Produktionsår: 1956-1957
- Antal tillverkade: 6



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson

www:moforsportsweden.com

e-mail: matsj@swipnet.se

Våren är här. I skrivande stund, strax före påsk, så har jag inte fått ut någon av bilarna på vägen. Jag kan inte påstå att jag har varit flitig i garaget denna vinter. I och med att Scania fullbordade slakten i Katrineholm så blev jag tvungen att skaffa annan sysselsättning och helt oväntat kom en god fe och erbjöd anställning vid en lastbilsverkstad i Nyköping. Jag har i alla år haft fem minuters resväg till skola och arbete och fick nu helt plötsligt 50 minuter. Efter 16 år i bussbranschen är jag helt plötsligt i lastbilsbranschen. En omställning av stora mått men med hjälp av bra arbetskamrater så tycks det fungera ganska bra.

Jag har under denna vinjett sedan nr 4/1989 i nästintill samtliga utgåvor av denna förnämliga skrift skrivit och kåserat under denna rubrik. Då det endast byggdes 258 stycken tvåtaktssonetter så har det blivit allt svårare att finna material till att fylla denna spalt. Av denna anledning så kommer förmodligen denna att bli den sista som jag skriver. I alla fall med regelbundenhet. Självfallet kan det komma att bli ströspalter under denna rubrik längre fram och det kan också komma andra alster från min dator längre fram.

Just nu så är det nästan stiltje på Sonett 2T-fronten. Här hemma har dock

i skrivande stund ch. nr. 254 åter igen bytt ägare efter att ha varit utannonserad under vintern. Det har bland annat funnits en fransk intressent men bilen kom att stanna i tassemarkerna mellan Närke och Västergötland. Bilen har en udda bakgrund då den ursprungligen såldes till USA där den via England kom till Sverige tack vare Tim Bishop som ägde den under delar av 70-talet och början av 80-talet. Därefter köptes den som bekant av Åke Olsson där den kom att renoveras och bli en prisvinnare av storformat innan den hamnade här i Katrineholm hos Christer Melwinsson



#000.254 på den tiden den var i Tim Bishops ägo och var engelskregistrerad. Fotot är taget 1981 vid Christinehofs Slott i Skåne där det arrangerades en träff av denna förnämliga klubb. Fotograf var Kjell Wihlborg som välvilligt har ställt bilden till förfogande.

som i föl lyckades med konststycket att vinna pris på en av Turboklubbens träffar. Och då har han inte ens någon turbo i bilen.

För inte så länge sedan, i Sonettvärlden 1/2002 fanns det en bild på en Sonett 69:a med så kallade Amerikabågar i fronten och skribenten spekulerade huruvida detta var original eller ej. Nu kan jag ge det korrekta svaret: Dessa såldes som original tillbehör av Saab Motors Inc. Sedermera Saab Scania of America Inc. Jag ropade nyligen för dyra pengar in en pärm med allehanda material på den amerikanska auktionssiten Ebay och där fanns en sida med rubriken "Playmate of the Year". Den var daterad August 27, 1969 och med part no #970000 kunde man beställa en sådan båge till fron-

ten för \$36.24. Dealer net price var #25.37 så marginalen för återförsäljaren var fantastisk. Ville man ha en bak så hette denna #970001 och kostade \$31.98 ut till kund. De här meddelandena var så kallade dealer information och man skrev "Order now! Dress up your Sonett demonstrator and see the increased interest you'll get". Man kunde därtill beställa en Saab-Bendix AM/FM radio till sin bil. Den här katalogen har även en del trimdelar för Saab 95/96/99 och Sonett och kom sedan under 1971/1972 att ersättas av den gamla hederliga orange Sport & Rally katalogen. Helt krasst var den föregångaren till Sport & Rally katalogen. Skillnaden torde ha varit att just utgåvan som jag fick tag på vände sig med info till återförsäljaren i första hand medan den "riktiga" S & R katalogen kanske i första hand vände sig till bilägaren.



Så här såg det här härliga tillbehöret ut bakifrån. Bilen är en blå 69:a som jag i skrivande stund försöker att få köpa loss utanför Los Angeles. Bilen har vad jag kan förstå varit i samma ägarfamilj sedan den var ny och är nu i ägo av dess tredje generation. Den har varit garagerad i mer än 15 år men är förmodligen ett fint och rostfritt objekt.

Välkommen till Västerås och Tidö Slott



För att få en möjlighet att lufta våra bilar så ordnar vi en träff i Västerås 14 augusti, där vi gärna ser många av våra Sonetter samlade. Runt Mälaren finns dessutom ett stort antal av våra medlemmar varför vi hoppas på god tillströmning

Vägbeskrivning: Besökande som kommer på E18 viker av på väg 67 mot Sala. I andra rondellen sväng vänster 90°, ef-

ter ca. 50 m sväng höger in på Strömledningsgatan. Björkmans Bil ligger ca. 300 m framåt på vänster sida. Besökande norrifrån som kommer från Sala svänger höger vid första rondellen och efter 100 m sväng vänster in på Strömledningsgatan, fortsatt 400 m framåt.

Björkmans bil representerar GM, där Saab, Opel och Chevrolet ingår. Förutom i Västerås har de filialer på tre

- 10.00 Samling vid Björkmans Bil, Strömledningsgatan 5 (vid utfart mot Sala) Välkommen, dagsprogram, tipstävling, beundra varandras och bilhallens bilar, etc. Björkmans bjuder på fika.
- 11.30 Avresa mot Tidö Slott. Vi åker i kortege. Tänk på att bilen efter dig bestämmer farten. (Titta i backspeglarna) Ca. 20 km.
Ca Ankomst till Tidö Slott. Parkering av bilarna enligt anvisning.
- 12.00 Besök på Leksaksmuseet och Slottsvisning.
Lunch på Tidö Vårdshus och ev. prisutdelning.
- 14.30 Avresa mot Surahammar i kortege. Ca. 45 km
- 15.30 Ankomst MC museet Gyllene Hjulet, Surahammar. Rundvandring.
Ca. 16.30 Avslut för dagen.

andra orter. Som de flesta bilförsäljarna är de lokaliserade på utfarten mot Sala.

Trakten har så mycket att visa men vi begränsar oss till följande program för Club Sonett Swedens möte i Västerås, lördag 14 augusti 2004.

Björkmans Bil bjuder på morgonfika samt bidrar med priser.

Slottsvisning och leksaksmuseum, 90:-. Lunch med varmrätt, smör, bröd, lättöl eller dricka, samt kaffe med god-

bit, 95:- Den som föredrar vegetarisk kost meddelar detta vid anmälan.

Club Sonett Sweden står för medlemmarnas entréavgifter till MC Museet Gyllene hjulet. För övriga är avgiften runt 30:-.

För att planera hela besöket behöver vi din anmälan senast 9 augusti till:

Lennart Sahlén, tel: 021-529 48 lensal@telia.com eller

Lars Eriksson: tel: 0240-202 32 lar s.olov.eriksson@swipnet.se

Här följer lite kompletterande information om dagens begivenheter:

Tidö slott är ett av Axel Oxenstiernas 1600-talsslott; det har 43 praktfullt snidade dörrar med intarsia. Mycket av inredningen från Oxenstiernas tid finns kvar. Sedan 1890 bor och verkar familjen von Schinkel på slottet. Här finns ett omfattande leksaksmuseum med leksaker från 1700-talet och framåt. Dagliga visningar av praktvåningen under säsongen. I anslutning till slottet finns ett värdshus som serverar mat och dryck till besökande. Har man tur kanske hjortarna i hägnen strax intill kommer upp mot restaurangen. (www.tidoslott.se)

MC museet Gyllene Hjulet i Surahammar, Sveriges största motorcykelmuseum. Totalt har museet ca 120 objekt att visa. Den första svenska bilen ritades av Gustav Erikson och byggdes i Surahammar 1897. Vid provkörning året efteråt gick det inte bättre än att bilen hamnade mot en kvarnvägg, den reparerades visserligen men ställdes undan i en lada. Efter 20 år brändes ladan ner och med den bilen. Eriksons verksamhet flyttades snart över till Surahammars bruks dotterbolag, Vagn-

aktiebolaget i Södertälje (VABIS), där man fortsatte med personbilar fram till 1924. Som bekant tog sedan lastbilar och bussar över och dessa blev bland de främsta i världen.

Bilen på museet är en rekonstruktion av den första bilen och fullt körbar. (www.autosite.se/mchkmalardalen)

Tips till den som vill övernatta och se mera av trakten.

Den som vill passa på och turista kan besöka Jazzens Museum i Strömsholm där olika konserter hålls. T.ex. samma dag lördag 14/8 kl. 19.00 då Rockfolket-Burken & Boris underhåller. I samband med konserten kan man äta en bit mat. Program, bokning etc. (www.jazzmuseum.com). Dagen efter, på söndag hålls "Trångforsdagen" i Hallstahammar då man kan se den nyrestaurerade Lanchashiresmedjan, mumblingshammare och fyra härdar för järnframställning i arbete. I övrigt finns ju hela Bergslagen med minnen från en lång järnbruksepok. (www.turism.vastmanland.se/).

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.

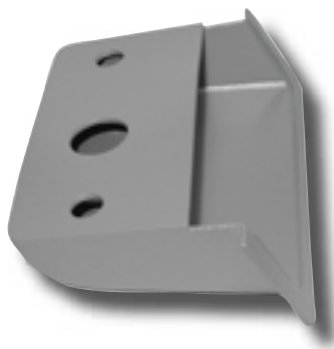
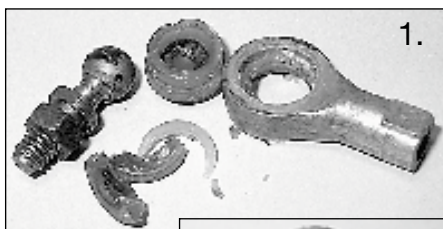
OBS! Fraktkostnad tillkommer på samtliga reservdelspriser.



Några exempel på nyinkomna reservdelar

Kulled

Ni som har en Sonett III med en smal "pinne" som stöd för bakrutan när den står öppen har säkert råkat ut för att kulleden gått sönder. Detta beror oftast på att den spricker sönder se bild 1. Nu har en av våra medlemmar för klubben räkning låtit tillverka nya "bussningar" till kullederna så att dessa går att renovera, se bild 2 och 3. Ni kan köpa bara bussningen eller en komplett renoverad kulle från klubbens reservdelslager för 75:-/st.



Kåpa till lås

Nu finns kåpan till bagagerumslåset på Sonett III åter i lager. Priset är 395:-/st + porto 20:-. För dig som saknar kåpan, passa på att köpa en till sommaren så blir din Sonett mer komplett.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Dagens Nyheter

Det gäller att göra PR för såväl Sonetten som Club Sonett Sweden! Därför var det riktigt kul att Lasse Swärd på Dagens Nyheter den 24 januari skrev en artikel om Saab Sonett II V4 i motorbilagan. Den kommer ut på lördagar och handlar mest om nya bilar och så har de förstås en massa fordonsannonser. Men ambitionen är att även

ha med lite entusiastfordon. Sagt och gjort. I somras så träffades Lasse och jag vid Brostugan vid Drottningholm utanför Stockholm, det är en välkänd mötesplats för fordonsentusiaster med såväl nyare som äldre fordon som lika gärna kan vara motorcyklar som bi-

Saab Sonett V4 bredvid Volvo P 1800 ES, fiskbilen kallad.



lar. Det resulterade i denna initierade artikel där Lasse beskriver Sonethistorien för en större läsekrets, alltifrån Sonett I och framåt. Givetvis berör han även min Sonett och han visar en bild på såväl bilen som den stolte ägaren. En liten faktaruta om Saab Sonett II V4 kompletterar artikeln. Jag hoppas att vi så småningom ska kunna ha med hela artikeln i Sonettvärlden, om ni ursäktar att det rör sig om min egen bil. Det är dock inte det viktiga utan jag såg det som en fantastisk möjlighet att informera om Saab Sonett (och CSS) för en stor läsekrets där många kanske inte ens känner till att Saab producerat en tvåsitsig sportbil i det förgångna.

Bilsport

I nummer 23 från 2003 så skriver den kände motorjournalisten Peter Haventon en trevlig artikel om vår medlem Åke Larssons 900 turbo 16 Aero från 1991. Åke som bor i Vittsjö i Skåne även en Sonett II V4, det var den som var på omslaget till 1/04 av Sonettvärlden. Som ni förstår så är 900 Aeron huvudobjektet i artikeln, det är den också värd, för det är en fin bil, trots sina 23000 mil. Men Peter nämner även, att Åke har en Sonett: "Sedan många år äger han också en Saab Sonett II i absolut toppskick. Med den far han, i händelse av tjänlig väderlek, runt i södra Sverige och besöker bil- och flygträffar. Alltid med spaning efter Saabprodukter."

Auto Motor eSport

Nätupplagan genom Michael Åhman av denna tidning citerar Ny Teknik och skrev den 11 mars att GM:s Europachef Bob Lutz gärna vill se en ny Sonett! Men först ut kommer en 9-3 kombi, den har väl många väntat länge på nu. Därefter skulle en "sportig stadsjeep" komma, i början av 2005. Sedan kommer det intressanta, om det nu skulle stämma: "Tidningen skriver också att det kan komma en liten sportbil. Den skulle byggas på samma plattform som den öppna sportbilen Chevrolet Solstice. –Jag har alltid velat återuppliva Saab Sonett roadster, säger Lutz". Personligen tror jag på det när det förverkligats, inte förr.

Dagens Nyheter

Den 13 mars skrev Lasse Swärd en artikel i motorbilagan med rubriken "Volvo håller ställningen som etta". Artikeln handlade om bilförsäljningen 1974, men rubriken är ju fortfarande aktuell. I topp låg då Volvo 140/240-serien med nästan 56000 bilar. För skojs skull roade han sig även med att ta med några bilar som låg i botten av listan: "Vi har botaniserat bland klassiker och udda märken. Saabs sportbil Sonett, som lades ner 1974, såldes i bara åtta exemplar. Volvo P 1800 ES, kombimodellen, kom upp i sju exemplar. Det var övervintrande bilar från årsmodell 1973, då produktionen upphörde".



Säljes

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

Delar från 1972 Sonett, dörrar, bakljus, glas, instrument (hastighetsmätaren i mph). Tom Åvik, e-mail: kidlist@pacbell.net

Köpes:

Kablage 7423825. Detta är "motorrumskaflaget" 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



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



Sonett III 1970, grön. Tillverkad i skala 1:43 av Tin Wizard. Pris: 995:-



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.