

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Vår- och årsmötet
- Saabfestivalen
- Midnattssolsrallyt
- VeterANA i Nyköping

3
2007



Från ordförandenas skrivbord



Hoppas vad de här 17 åren som ordförande gick fort! Det har varit riktigt kul att vara med och utveckla Club Sonett Sweden till vad den är idag. Men det är ingen enmansteater att göra det, jag har i många år haft hjälp av mycket kompetenta styrelser, oavsett post. Vi har tillsammans sett till att vi har ett väl fungerande reservdelslager, bra försäkringsalternativ för våra medlemmar, trevliga klubbmöten och om jag får säga det själv som redaktör, en klubbtidning som allteftersom utvecklats både tekniskt och innehållsmässigt. Som grädden på moset har vi även förbättrat vår hemsida så att den ger bra information och som är mer föränderlig än förut, därför kan det löna sig att då och då gå in där.

Som jag skrivit tidigare kan det dock vara lite mycket i längden att både vara ordförande och redaktör, därför var det dags att lämna ordförandeskapet vidare. När Andreas Hillby tog på sig posten var jag nöjd, vi har förut arbetat tillsammans i styrelsen och då han är drivande och målinriktad vet jag att klubben även fortsättningsvis kommer att utvecklas. Helt slipper ni mig dock inte då jag gärna fortsätter som redaktör ett tag till. På så sätt kan jag ha kvar kontakten med vännerna i styrelsen och kunna koncentrera mig på Sonettvärlden framöver. Avslutningsvis önskar jag förstås Andreas lycka till som ny ordförande i Club Sonett Sweden!

Nu får Andreas ta vid:

Hej, Det skall bli kul att få ta sig an uppdraget.

Målet för verksamheten är tydligt, att fortsätta bevara Sonettarvet genom att säkerställa tillgång på reservdelar och möten för att utveckla intresset för Sonetterna.

Jag skulle också önska att fler vill/kan använda sina bilar som de sportbilar de togs fram för att vara. En av utmaningarna är att, för dem som så önskar, delar finns tillgängliga för att bilarna skall få prestanda och körbarhet som är i klass med dagens moderna bilar, så långt detta är möjligt.

Förstå mig rätt, självfallet skall vi se till att bevara originalbilarna och skapa förutsättningar för att hålla igång dessa, men det skall också finnas möjligheter för dem som vill uppradera sina egenskaper på bilarna.

Jag tar gärna emot era synpunkter, slå gärna en signal eller maila!

Lev väl!

Andreas Hillby Jan-David Skavén



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto

35 87 30-0

Medlemsavgift 250:-/år

Tidningens adress

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

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

OMSLAGSBILD:

Annalill och Thomas Gustavsson från Vimmerby har stannat för att svara på en av de kluriga tipsfrågorna. Då visste de inte än att deras bil skulle väljas till Finaste Sonett 2007!

Styrelsen

Andreas Hillby, ordförande
0303-740311, 0762-773648
andreas.hillby@telia.com

Jan-David Skavén, redaktör
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
019-611 39 42
ble@brevet.se

Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95
ake-o@telia.com

Mikael Sjögren, suppleant
0707-618 958
mpr.sjogren@telia.com

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober.

CSS vår- och årsmöte

Jan-David Skavén

Så var det dags igen. Mikael Lindström och jag träffades hemma hos mig strax före sju på morgonen. Han kom ståndsmässigt i sin Sonett, men den fick vackert stå och vänta hela dagen på att Mikael skulle komma tillbaka till Stockholm. Det är inte så mycket att rapportera från färden annat än att min Sonett möjligen var marginellt tystare än tidigare. Jag hade nämligen tilläggsisolerat den under golvet, mot torpedväggen samt under bagagerumsgolvet. Som sagt, lite bättre/tystare, ingen dramatisk förbättring men det hade jag kanske inte väntat mig heller.

Vi kom fram i god tid före årsmötet och hälsade på gamla bekanta vid Folkets Hus i Silverdalen. Totalt stod väl ett femtontal Sonetter av alla modeller utom I:an. Gösta Jakfors hade visserligen tänkt ta med sin röda I:a men det hängde sig på släpet om jag får uttrycka mig så.

Årsmötet 2007

Efter fika och en macka var det dags att hålla mitt sista möte som ordförande. Som ni vet har jag ju i flera år flaggat för att jag gärna såg att någon annan valdes till ordförande medan jag gärna fortsätter ett tag till som redaktör för Sonettvärlden. Men tidigare har ingen velat ställa upp som ordförande och så sent som 14 dagar före årsmötet såg det likadant ut.

Jag valdes att leda årsmötet och Mats Pheresson valdes till sekreterare och skrev årsmötesprotokollet.

Vi valde två personer att justera protokollet, det var Torsten Åman och Mikael Lindström.

Årsmötet ansåg att stämman var i behörig ordning utlyst, i såväl nummer 1 och 2 av Sonettvärlden samt på vår hemsida. Dagordningen fastställdes och det förra årsmötesprotokollet godkändes. Efter att verksamhetsberättelsen, den ekonomiska berättelsen och revisionsberättelsen godkännts gavs styrelsen ansvarsfrihet av stämman.

Nu var det dags för valen. En dryg vecka före årsmötet meddelade Andreas Hillby att han var beredd att ta över som ordförande. Han valdes enhälligt till ny ordförande för Club Sonett Sweden. Andreas har tidigare lett reservdelsggruppen på ett föredömligt sätt, så jag är övertygad om att det här blir bra för klubben.

Förutom Andreas som valdes på ett år så omvaldes även Mats Pheresson



på ett år. Vidare nyvaldes jag som redaktör på två år, Per Janssons mandat som reservdelsförvaltare förlängdes med två år och Åke Olsson omvaldes som klubbmästare på ett år. Berndt Eliasson som är ansvarig för layouten för Sonettvärlden omvaldes för två år. Alla ovan är ledamöter och vår suppleant Mikael Lindström som är vår webbmaster valdes också på två år.

Slutligen omvaldes vår revisor Göran Sundin och revisorssuppleant Göran Ollerstad på ett år. Göran är för övrigt också ordförande i försäkringsgruppen och en av våra besiktningsmän. Ja, riktigt slut var det inte på valen för Jan-Owe Nilsson, Erland Johansson och Christer Melwinsson valdes som vår valberedning för ett år.

Årsavgiften fastställdes till 250:- för alla medlemmar, oavsett om de är bosatta i Sverige eller utomlands. Inga motioner hade kommit, men vi beslöt innan valen ovan att utöka antalet ledamöter som kan väljas varje år från tre till fem. Detta beror delvis på att vi nu separerar ordförande- och redaktörsposterna och delvis på att en

del i styrelsen bara önskar bli valda på ett år istället för två.

Under ordet fritt avtackade Torsten Åman och Åke Olsson mig för de 17 åren som ordförande i Club Sonett Sweden och present kommer "när den blir klar". Även årsmötet avtackade mig med en varm applåd, så att jag blev rörd. Det har verkligen varit en glädje att leda klubben och nå de mål vi satt upp i styrelsen, nu går stafett-pinnen vidare så att klubben kan utvecklas ytterligare.

Tipsrundan bjöd på vacker natur

Nu var det dags för tipsrundan på ca. fem mil och att svara på kluriga frågor. Jo, som vanligt var det en salig blandning av Sonettfrågor och annat som t.ex. vilket lag Åbro Bryggeri sponsrar, rätt svar visade sig vara AIK med sina svartgula tröjor, trots Åbros grönvita färger som mer matchade Hammarbys. Vägarna var mycket väl valda av arrangörerna Åke Olsson, Thomas Gustavsson och Stefan Gustafsson. De var inte bara så kallade Sonettvägar, alltså kurviga asfaltvägar som är roliga att köra på, de var ock-



så bitvis väldigt vackra, nästan norr-
ländska ibland med sitt kuperade land-
skap; lite som att köra i Ångerman-
land på Höga Kusten. De noter ar-
rangörerna producerat var helproffs-
siga, perfekt!

Något jag inte visste om innan var
att Albert Engström var född på ett
torp vi passerade, ja vi stannade där
för att svara på en fråga om honom; det
gällde vilken tidning han startat, Strix.

Så småningom kom vi fram till
Åbro Bryggeri där vi på ett föredömligt vis visades runt av Anna-
Lill och Thomas Gustavssons dot-
ter som arbetar där. Mycket intres-
sant om än litet synd att inte produk-
tionen var igång men självklart får
man ha förståelse för att de är ledi-
ga på helgen. När vi var färdiga med



Finaste Sonett 2007,
fr v. Anette Johansson,
Thomas Gustavsson och
Mats Phersson.
Jan-Owe Nilsson, tips-
tävlingsvinnare.
Nedan, tårta från Frö-
dinge Mejeri.



rundvandringen blev det en myck-
et god måltid med pyttipanna och
förstås drycker från bryggeriet. Då
många körde bil blev det dock inte
starkare än lättöl (eller läsk). Därefter
blev det sedvanlig tårta med bi-
lanknytning från Frödinge Mejeri,
dock ingen Sonett denna gång. Men
den smakade precis lika bra som van-
ligt, vi tackar och bugar.

Prisutdelningar!

Vi börjar med tipstävlingen. Den vanns
av Jan-Owe Nilsson som därmed vi-
sade, att han inte bara kan mycket om
Sonetter utan kan mycket annat ock-
så. På andra plats kom Bernt Larsson
och på tredje Lennart Karlsson. Alla
som var med fick fina priser som ar-



rangörerna ordnat. Olja, västar, böck-
er, bilhink, designminiräknare och så
vidare, prispodiet var dagnande så jag
är övertygad om att alla blev nöjda
även om man inte placerat sig bland
de främsta. Dessutom bjöd Club So-
nett Sweden alla Sonettägare på en
kylarslang från klubbens lager, så ing-
en gick lottlös från träffen.

Självklart hade vi inte bara haft
vår tipsrunda utan vi hade även
röstat på Finaste Sonett 2007. Stolt
vinnare blev Thomas Gustavsson
med sin vackert röda Sonett III. Jag
tyckte själv att det var extra roligt
att en III:a vann. Att en röd bil gör
det är vi vana vid, men III:orna har
haft svårt att vinna i det förflutna.
På andra plats kom en tidigare vin-
nare, nämligen Anette Johanssons
vita Sonett II. På tredje plats kom
Mats Phersson med sin blåa III:a
som tidigare varit omskriven i tid-

ningen Retro. Alla fick lokalt till-
verkade skärbrädor i olika storle-
kar förutom Thomas som i ett år
framåt även får äran att förvara
vandringsspriset (en vevstake på en
träplatta) hemma hos sig.

Vädret hade varit perfekt hela dagen
förutom när vi lämnade bryggeriet, då
duggade det litet. Ja, det "duggade"
även litet från min kylare och upp-
märksamma deltagare pekade raskt
på den lilla sprickan. Så under hem-
färden från Vimmerby till Stockholm
blev det några extra vätskekontrol-
ler men det var ingen fara, vi behö-
vde inte fylla på så mycket vatten och
tempmätaren höll sig där den skulle
på det gröna fältet.

Slutligen, stort tack till arrangörerna
med familjer för ett suveränt genom-
fört möte, vi visste sedan tidigare att
ni var bra arrangörer och det har ni
igen bevisat!



En helt vanlig eftermiddagsutflykt

Jan-David Skavén

Vi såg en liten notis i Dagens Nyheter om "Veterandag med tävlingen 'finaste ekipage' på Siggesta gård, Värmdö kl. 14-17.30 den 18 maj", illustrerat med en härlig 30-talsbil. Det var allt men tillräckligt för att kittla vår nyfikenhet, inte minst som vädret var riktigt vackert, om än lite blåsigt.

Vi letade oss fram till Siggesta gård som ursprungligen varit en bondgård med riktigt gamla anor från medeltiden men numer inhyser restaurang, butiker, loppmarknad, konserter och en bangolfbana som nog är den ovanligaste jag sett. Till vår förvåning så hälsade glatt John Jonasson oss väl-



John Jonasson var där med sin guldfärgade II V4.

komna med orden "nej, inte en Sonett till, det börjar bli dussinvara...". Nåja, det var väl att ta i, men vi var faktiskt tre Sonetter där, alla II V4. Johns guldfärgade, Gunnar Luttropps



Okey, de flesta tittade på Bugatti T40 från 1927, men det var faktiskt en del som även visade intresse för min Sonett.

Monacoröda och min malakitfärgade. Ja, så var det faktiskt en massa andra sköna samlarfordon där med.

När vi kom så fick vi röstsedel för omröstningen om finaste ekipage och även en lottsedel där vinsten var två biljetter till kvällens konsert. Nej, vi vann vare sig det ena eller det andra, men trevligt var det. Jag hamnade bredvid en Bugatti T40 Grand Sport från 1927 och ska jag vara riktig ärlig så kollade besökarna mer på den än



Gunnar Luttropp var där med sin vackra Monacoröda Sonett II V4 som inte ens gått 10000 mil.

på min Sonett. Men Sonetterna väckte ändå stort intresse, det såg man på alla besökare som intresserat såg på dem och på informationen i vindrutan. Annars kunde man gotta sig åt t.ex. en silverfärgad Porsche 356 cab från 1960, en gräddvit MB 190 SL i underbart skick av samma årgång, en MG TD från 1952 eller en Fiat Spider 124 från 1974 med vacker instrumentpanel av masurbjörk.

Några amerikanare ska jag också räkna upp, i varierande skick. En Dodge kupé i patinerat originalskick från 1947 och två som var underbart renoverade: En Ford Fairlane Skyliner från 1957 och en Oldsmobile Eighty Eight Holiday Club Coupé från 1958; vil-

Ford Fairlane Skyliner från 1957 får väl betraktas som en av de tidiga plåtcabbarna, idag är de mycket vanligare.



Mercan var i ett härligt renoverat skick och Porsche 356:an var inte heller fy skam.

ka uppfinningsrika bilnamn det fanns förr i tiden. Det är annat det än V70 och 9-5... Förutom dessa fordon fanns det som sagt även en ovanlig bangolfbana på Siggesta gård. Temat är olika byggnader som finns på Värmdö som det runda f.d. kommunhuset eller skärgårdsbåten Gustavsberg VII. För att inte tala om en kopp i jätteformat av Blå Blom som tidigare gjordes i Gustavsbergs Porslinsfabrik. Det var med all säkerhet den mest genomtänkta och ovanliga bangolfbana jag sett.

Vi visar lite bilder från eftermiddagen så ser ni själva vad jag försökt beskriva ovan. Det hela var mycket opretentiöst, men jättetrevligt i all sin enkelhet. Man behöver inte alltid åka långt för att hamna på en trevlig träff där det finns mycket att titta på. Kul var också att se vilket intresse Sonetterna väckte hos besökarna.

Gustavsberg VII på en bangolfbana, häftigt va?!





Saabfestivalen 2007



På podiet från vänster, Fredrik Belfrage, Erik Carlsson, Gunnar Palm och Stig Blomqvist



Från vänster: Fredrik Belfrage. En glad avgående ordförande. Erik får hjälp att justera micken.

Långt innan festivalen försökte vi boka logi i Trollhättan. Det var bara att glömma och jag som tyckte jag var tidig i början av mars. Men när vi fick höra att "utlänningarna hade bokat det mesta redan förra året" förstod vi att man fick vidga vyerna och det slutade med logi i Vänersborg. Vi hamnade på ett före detta mentalsjukhus där det nu pågick en stor hundutställning. Som tur är så är det bara runt 9 km till Trollhättan, så det var helt ok.



Full last i Sonetten var belöningen för snyggaste Sonett!

Har alla som åker röd Sonett fel på motorn?
Laxtartaren var utsökt på banketten!



Det är inta alla som har behov av att åka snyggast men forstast!



Goethe skrev att "om man gör en resa så finns det att berätta". Det kan man verkligen göra om vår resa till festivalen. Vi tog vår Saab Turbo cab från 1987 då Sonetten för tillfället stod utan kylare. Norr om Laxå, på motorvägen, började det plötsligt att vibrera i vänster bakflygel. Jag hade ju ingen lust att stanna på motorvägen utan tittade febrilt efter en avtagsväg. Men efter ett par hundra meter var det bara att tvärstanna vid vägrenen efter att vibrationerna tilltagit och det börjat ryka. Som ni kanske gissat så hade vi fått en punktering. Men inte en vanlig pyspunka utan ska det va så ska det. Hela däcksbanan hade separerat från däckssidan... Jag har visserligen haft punkteringar förut, men aldrig i

Som sagt, ingen pyspunka!



närheten av detta. Jag började lossa bultarna men de satt hårt åt och vi blev väldigt glada när ett par i en Volvo V70 stannade och frågade om de kunde hjälpa till. Det kunde de, inte minst som de hade en förlängnings-

nyckel med sig. Nå, vi fick på "fusk-reservhjulet" och de åkte iväg. Men det gjorde inte vi. Vi kom knappt tre meter, så var det stopp igen. Jag lyfte på motorhuven och gissade att det blivit ångläs. Det här var ju en riktigt varm helg och kombinationen av motorväg, värme och plötsligt stillastående blev nog för mycket. Efter 10 minuter startade bilen igen och nu gick den som den skulle. Skönt, det räckte med stopp på motorvägen och utplaceringar av varningstriangel.

Med färden begränsad till max 80 km tog det ett tag innan vi kom fram till Vänersborg. Att hitta en öppen däckverkstad en fredagkväll kan man glömma, men i princip var det lika stängt hela helgen, både i Vänersborg och i Trollhättan. Om det inte hade varit för OK där. De hade visserligen stängt i verkstaden, men de ringde hem till Mats som kom till verkstaden på lördagen då han var ledig. Han bytte till ett begagnat däck i nästan rätt dimension och för en human ersättning ordnade han så att vi kunde genomföra resten av festivalen som tänkt och inte minst ta oss tillbaka till Stockholm på ett normalt sätt. Heder åt både honom och paret i Volvon, det finns vänliga, hjälpsamma människor än!

Kinneulle lördag 9 juni

Som ni förstår så blev det inget Kinneulle för oss. Just då kändes det definitivt viktigare att byta till ett riktigt däck. Men vi fick från flera håll samstämmiga rapporter om åtminstone två saker:

Det var varmt som i en gryta så att det nästan blev för mycket. Det an-



Det går att åka fort med andra Saabar än Sonetten, här ett försök med en 9-3:a – den gick fort!

dra jag hörde var att Andreas Hillbys trimmade Sonett III med turbo gick väldigt bra och fort på banan. Den bara drog ifrån de andra, utan att det ljudmässigt hördes extra.

Istället för Kinneulle så gick vi på museet och på reservdelsförsäljningen. Det blev inköp av böcker, några

Museet innehåller inte bara gamla saabar, här Saab Aero X



smådelar och motorolja. Som vanligt var priserna väldigt förmånliga, men det betyder ju förstås inte att man hittar just de delar man söker.

Banketten

Det var häftigt, det måste jag säga. Man hade fått säga stopp vid unge-



Kön var lång till banketten, 1600 pers!



Denna varma dag var det många som hade det svettigt, en av dem Peter Bäckström! Här vid insläppet till Banketten



Välkomstdrinkar i långa rader!

fär 1600 gäster och då fanns det fortfarande folk som stod på väntelistan att få komma med... Vi höll till i en jättebyggnad med travers i taket och tydligen hade man bland annat byggt lok här en gång i tiden.

För en entréavgift på 325:- fick vi en god laxtarta, en riklig huvudrätt bestående av olika rätter på samma tallrik, dryck och en god efterrätt i form av en chokladbakelse samt kaffe. Helt ok och dessutom måste jag ge köket/serveringspersonalen beröm för att man så proffsigt serverade så oerhört många utan alltför mycket väntan och dessutom var det gott!

Under kvällen fick vi se Fredrik Belfrage intervjua ett antal personer som



Rolf Melde vid den stora banketten.



Ovan, Erik Carlsson med bordsdam. Till höger Sigge Johansson, som kunde åka fort med både tvåtakt och V4 på bana.



varit viktiga på olika sätt under Saabs 60 år. Jag ska inte trötta er med att räkna upp alla men några namn ska ni få: Rolf Melde, Erik Carlsson, Gunnar Palm, Stig Blomqvist och Saab Automobiles tidigare VD Sten Wennlo och nuvarande Jan-Åke Jonsson. De berättade på ett bra sätt om både historia och nutid. Intressant var att Fredriks frågor inte alltid var inställsamma utan de kunde vara lite vassa och nyfikna.

Givetvis underhöll även ett band men personligen tyckte jag nog att de som underhöll på Saabfestivalen i Ljungbyhed var bättre och mer tryck i.

Utställningen den 10 juni

Söndagen var den egentliga födelsedagen då Saab blev 60 år. Många av deltagarna ställde ut sina fordon modellvis. Värt att nämna var att det säkert fanns drygt 40 Sonetter där, det var inte dåligt. Jag har väl inte sett så många på en gång sedan den förra födelsedagen för Saab 1997. Klassen på Sonetterna var genomgående mycket hög. Bland många andra kunde vi se Berndt Eliassons ombyggda och vässade Sonett och den II:a som förut ägdes av Bert Grahn och hade baksäte och golvväxel, Peter Briggs omlackerade Sonett II som förut ägts av Lennart Jarenbäck i Schweiz och numera finns i England samt en Sonett III som höll på att byggas om för tävlingsbruk (se färgsidan).

Bland allt annat i Saabväg så skulle jag vilja lyfta fram ett mycket udda ekipage. En hembyggd husbil byggd av Saabkomponenter på sextioalet. Tidningen Klassiker ställde ut den



och även om inte husbilar är riktigt min grej så var det bara att ge sig för det charmiga bygget med kombinerad Saab och Volvo Amazonfront. Inuti kunde man finna såväl Saabfiltar som Saabpussel bland alla andra tidsypiska inslag. Tydligt byggdes den i två exemplar men det andra är visserligen återfunnet men står som ett vrak i en skog.

Annars fanns allt där, från Ursaabens

Hembyggd husbil, visst är den charmig!



till en ombyggd 9-5:a med pick upflak och 3 axlar. Den var inte vacker men definitivt egen.

Värmen var tryckande på söndag med och det dracks mycket vatten, det törs jag lova. Efter uppträdande på en scen där bland annat de uppdaterade 9-3-modellerna visades upp så var det dags för prisutdelning i de olika klasserna. Vi begränsar oss till Sonetterna där första pris mycket välförtjänt togs hem av Kjell Arne Andersson från Hedekas i sin mycket prydliga röda Sonett II V4. Stort grattis säger vi förstäs!

Priserna delades som vanligt ut av Erik Carlsson, hur Kjell Arne fick hem gungbilen i trä är en annan historia.

På tal om priser så avtackades jag under träffen för mina 17 år som ordförande av Åke Olsson och andra i styrelsen med en unik, handsnidad träplatta föreställande min egen Sonett, dessutom är plattan också för-

sedd med en klocka. Jag blev mycket glad och överraskad! Riktigt kul att få något som är gjort speciellt för mig, stort tack!

Så småningom var det dags att skiljas och åka hem. Hemfärden till Stockholm var betydligt mer händelselös, men vi blev ganska solbrända i nacken. Ända till molnen drog ihop sig och plötsligt släppte sin blöta i trakten av Eskilstuna. Jodå, det hann bli lite blött i cabben innan vi hann få upp suffletten.

Jag ska ärligt säga, att innan vi åkte till Trollhättan så tänkte jag att hur många gånger ska man åka dit, man har sett det mesta förut? Men när man väl är där, ser alla olika Saabmodeller, träffar alla nya och gamla vänner och dessutom upplever en givande bankett, då ångrar man inte att vi åkte. När dessutom vädret visade sig från sin allra bästa sida så var det bara att njuta.

Påminnelse 1

Ni som vill annonsera i MHRFs Annonsmagasin finner blanketten på vår hemsida. Sista dag att sända in annonser är 2007-10-19. Om ni önskar få Annonsmagasinet framöver ber vi er anmäla detta till vår kassör Johnny Johansson senast 2007-10-15. Det räcker att ni gör det en gång så får ni Annonsmagasinet utan kostnad framöver då CSS står för utgiften.

Påminnelse 2

Ni kommer väl ihåg vår fototävling i nummer 2/07?! Bidragen ska vara Berndt Eliasson tillhanda senast 2007-10-25. Vinnande bilder och pristagarnas namn publiceras i nummer 4/07. Med tanke på vårt vårmöte, Saabfestivalen, Nyköpings VeterANA och andra träffar är vi övertygade om att det finns gott om bildmaterial men självklart kan bilden ha tagits när som helst under säsongen. Enda kravet är förstäs att det har Sonettanknytning. Lycka till med era tävlingsbidrag!

Renovering Saab Sonett III



Plastkarossen med huv

Som jag nämnde tidigare i texten var huvan ganska illa tilltygad med ett par rejäla sprickor i varje skärmkant, kl. 12 där den är som smalast. Troligen hade den varit med om någon påkörning eller liknande. Som väl var återfanns inte motsvarande skador på chassiet. Hur lagar man detta? Själv hade jag ingen erfarenhet av plastarbete. Efter en tids funderande drog jag mig till minnes att jag hade sett Johnny Johanssons customiserade Sonett III med bl.a. breddade plastskärmar, så han om någon borde kunna detta. Så steget från tanke till handlig var inte långt. Efter ett telefonsamtal med Johnny lovade han att försöka hjälpa mig om jag inte hade för bråttom med att få den klar. När jag senare hämtade hem huvan hade Johnny gjort en mycket fin reparation.

Nu återstod resten av plastkarossen och dörrarnas plastskal att fixa till. Det visade sig att här fanns en hel

del att göra, mycket med småsprickor, plast som saknades i hörn, borrade hål som inte skulle användas mm.

Här fanns nog ingen hjälp att få. Det var bara att lära sig tekniken, köpa plast, glasfiber och införskaffa skyddsutrustning. Att hålla på med plastreparationer är ur arbetsmiljösynpunkt inget att leka med, skyddsmask, engångshandskar och god ventilation är ett måste för att man inte själv skall få bestående skador.

Efter en trevande början visade det sig vara ett ganska trevligt jobb vars resultat, efter lite träning, blev över förväntan bra

Dörrar

Efter att ha monterat av dörrarna demonterades dessa helt. I dörrarna fanns inga rostskador. Plastskalen var däremot spruckna. Ja det fattades till och med en del bitar på dem så de fick lagas tillsammans med plastkarossen. Dörrklädseln var helt förstörd, hög-

talare hade varit monterade i dörrarna och vattenläckage och sol hade satt sina spår. Mer om klädsel senare i texten. Alla fönsterlister fick naturligtvis även bytas. Till dörrlåsen fanns inga fungerande nycklar så även de fick bytas, tyvärr har jag inte lyckats få tag i två fungerande lås. På högerdörren kan man sätta en knapp utan lås men jag har inte hittat någon sådant heller. Om någon har till övers så hör av er.

Motor och växellåda

Motor och växellåda ställde jag undan efter demonteringen för att åtgärda dessa mot slutet av renoveringen. Som väl var hann jag ej börja arbeta med motorn innan en god vän till mej ringde och undrade om jag ville köpa en bra motor med växellåda av honom. Motorn kom från hans Saab 95:a i vilken han hade bytt ut motor och växellåda mot ett helt drivpaket, med motor, växellåda och bakaxel, från en Audi. En i sig helt unik ombyggnad av en Saab 95:a.

Originalmotorn som jag erbjöds att köpa var i gott skick och något trimmad av Ströms Trimservice och försedd med en 7.2-kam. Priset var förmånligt så det blev en snabb affär. Tyvärr följde inte hans Weberförgasare med i köpet. En nästan ny Weber DGV 32/36 förgasare hittade jag senare på Blocket. Denna förgasare passade, efter lite modifiering av mellanplatta och mellanlägg, perfekt.

Nu var motorproblematiken löst. Men vilken växellåda skulle jag välja? Den som kom från 95:an eller originallådan. Mer om detta senare.

Avgassystem

Under de sista åren av renoveringsarbetet gjorde jag många försök att få tag i ett nytt avgassystem till bilen. Detta verkade vara omöjligt. Club Sonett hade inga i lager då och andra leverantörer som jag talade med hade inte heller några på lager. Vid ett tillfälle dök det upp en annons på ett system i en tidning, och säljaren ville ha 7000 kronor för sitt system. Något dyrt tyckte jag så jag bestämde mig för att ringa efter en vecka, då kanske det skulle gå att pruta något tänkte jag. Vid telefonkontakt efter en vecka med annonsören fick jag svaret att "det gick till Norge för 9000 kr". Niotusen för ett avgassystem det lät inte riktigt klokt så jag bestämde mig för att försöka att tillverka ett själv av delar från ett par V4-system. Som tur var sköt jag detta arbete framför mig till slutet av renoveringen för i slutet på 2005 dök det upp en annons i en veteran-tidning: "Rostfritt avgassystem till Saab Sonett säljes" Här gällde det att handla snabbt insåg jag och ringde annonsören så fort jag läst annonsen. Systemet visade sig vara ett helt nytt oanvänt rostfritt system, i originalkartong, som Club Sonett tagit fram för ett antal år sedan. Annonsören hade tidigare varit Sonettägare och gjorde nu en garagestädning. Vi kom snabbt överens om ett för båda parter rimligt pris. Äntligen, detta var en av de sista delarna som behövdes för att få bilen komplett.

Kyl och värmesystem

Kylet på bilen visade sig tyvärr vara otätt. Någon hade vid montering av

kylet använt för långa skruvar till de övre fästörönen och dragit skruvarna rakt in i kylet med stora hål som följd. Av en händelse hittade jag en annons i en tidning på ett nytt Saabkyl som säljaren eventuellt trodde var till en Sonett. Vid kontroll visade det sig att det var av samma modell som mitt trasiga, så det blev naturligtvis affär.

Värmepaketet provtrycktes efter demontering och visade sig vara helt. Även fläkten fungerade utan anmärkning. En ny värmekran med termostat behövde däremot inköpas. I övrigt blästrades och målades alla täckplåtar över luftintag och element.

Framvagn, drivknutar, axlar och styrsystem.

Axlarnas lagerytor på de inre knutarna var skadade, troligen på grund av brisfällig smörjning, så båda drivaxlarna byttes ut mot bättre begagnade. De yttre knutarna tog jag helt isär, rengjorde och fyllde med nytt fett, likaså framhjulslagren. Vid monteringen byttes naturligtvis alla gummidamasker ut mot nya. Spindelbultslederna är av den sorten med smörjkoppar så jag bestämde mig för att behålla och renovera även dessa då de var helt glappfria men hade trasiga tätningar. Dessa leder går att ta isär, smörja upp och byta tätningar på. Efter den operationen var de som nya på nytt. Även styrstagen med leder fick samma behandling och även de blev i stor sett i nyskick. Styrväxeln demonterades, rengjordes, målades om och fick nya gum-

midamasker med nya tät- och låsbrickor. Även rattstången fick en motsvarande behandling. Svingarmarna och övriga detaljer blästrades och målades med svart epoxifärg varefter alla gummibussningar byttes ut före monteringen.

Bakaxel

Bakaxeln var relativt enkel att renovera. På den fanns endast ytrost. Efter blästring, målning och byte av gummibussningar var den i skick som ny.

Hjul och bromsar

Bromssystemet var även det ganska enkelt att renovera. Bromsskivor och bromstrummor var knappt märkbart slitna, förmodligen var bromsskivorna utbytta någon gång av tidigare ägare.

Främre bromsoken lämnade jag in på ytbehandling, någon form av förzinkning, tillsammans med en del andra smådetaljer. Resultatet av detta blev nästan nyskick.

Bromscylindrarna med kolvar klarade sig med rengöring och byte av tätningar. Bakre hjulcylindrar och bromsbackar byttes ut mot nya. Nya handbromswirar köpte jag från Motorsport Sweden (Mats Jonsson). Naturligtvis byttes även alla bromsslangar. Bromsledningarna var däremot i oskadat skick så de gick att återanvända.

Det stora problemet med detta system var huvudcylindern vilken var helt upprostad. En ny sådan fick jag tag i genom Anderssons Veterandelar i Nol.

Fotbollsfälgarna var i ett relativt gott skick och oskadade, men jag val-

de ändå att blåstra av den gamla färgen och måla om dem. Blästringen utfördes med ett plastgranulat vilket är mycket skonsamt mot fälgarna. Det är alltid frestande att montera lite bredare däck på en sådan här bil för att den skall se ännu sportigare ut och kanske få lite bättre vägegenskaper men eftersom bilen endast skall användas för finåkning valde jag att montera däck i originaldimension. Det däck som jag valde var ett Firestone F 560 155 R 15 82T. Detta är ett däck som har ett ganska tidstypiskt mönster.

Växellåda och koppling

Som jag tidigare nämnt hade jag två växellådor att välja på; originallådan och den låda som följde med den extramotor som jag hade inköpt. Att reservväxellådan fungerade utan anmärkning visste jag genom förre ägaren. Skicket på originallådan var svårt att bedöma då jag inte kunnat provköra bilen före demonteringen. Lådan kändes något glappig i axlarna och när jag lyfte på locket såg den inte speciellt ren och fräsch ut, men efter sköljning med nafta såg den riktigt fin ut.

Valet var svårt. Att montera originallådan utan att veta hur den fungerade skulle vara en chansning. Å andra sidan så skulle utväxlingen inte bli den samma om jag bytte till en 96-låda. Någon möjlighet att själv åtgärda en defekt låda bedömde jag att jag inte hade. Det fick bli en chansning med originallådan. Man vill naturligtvis alltid eftersträva originalet.

Kopplingen verkade vara i gott skick och återmonterades. Värre var det med kopplingscylindrarna. Både hu-

vud- och slavcylindern var i det skicket att det bara var att kassera dem. En ny ersättningshuvudcylinder inhandlades via Anderssons Veterandelar och en slavcylinder hos en lokal liten enmansfirma med specialitet på äldre Saabar. Ett problem var att locket till huvudcylindern saknade nippel till bromsvätskeslangen från behållaren. Enda sättet att lösa detta var att svarva till en nippel och montera i befintligt lock.

Elsystem med instrument och instrumentbräda

Alla kabelhärvor demonterade jag så kompletta som möjligt. Här gäller det även att vara noga med uppmärkning av alla kablar och anslutningar för att få det hela rätt vid monteringen. Allt kablage inklusive instrument var i ett sådant skick att de gick att återanvända. Hastighetsmätaren som var graderad i miles sände jag till JIGE AB i Leksand för översyn och byte av mätartavla. Tyvärr blev milesmätaren ej omdrevad till km, vet ej om det går, men det går att leva med genom att räkna om. Övriga instrument fick nöja sig med en yttre rengöring.

Samtliga reläer byttes i den mån det gick att skaffa nya. Några av de små runda till belysningen gick inte att skaffa nya men fungerar utan anmärkning. Ett trasigt relä som ej fanns som original reservdel ersatte jag på så sätt att jag använde höljet till det gamla reläet och i det, med plast, göt in ett nytt modernt relä. En lyckad modifiering, ser ut som ett gammalt relä på ytan men har ett nytt inkräm.

Instrumentbrädan var hel men i ett sådant skick att den behövde ommålas. Att få tag i svart krymplack visade sig vara ganska svårt. Det går endast att få tag i sprayförpackningar och den enda leverantören jag hittade var Rogers Custom i Göteborg. Tyvärr var deras lager av denna färg slut när jag behövde det. Det hela löstes emellertid genom att jag hittade en leverantör i England. Innan jag målade om instrumentbrädan mattade jag ner den gamla färgen med ett fint slippapper. Sedan var det bara att spraya på, trodde jag. Alla som har försökt att med sprayflaska måla en större yta jämn och fin vet vad jag talar om. När man är nästan klar och bara skall måla det där sista så antingen rinner det eller så kommer färgen i form av stora droppar helt utan kontroll. Efter några sådana misslyckade försök följde av nya slipningar lyckades det till sist någorlunda skapligt. Efter övning lär man sig tekniken till sist.

Mot alla odds fungerade belysning och elsystemet i stor sett utan anmärkning när jag sedan satte spänning på det efter återmonteringen. Den noggranna uppmärksningen av alla kablar och de fotografier som togs vid demonteringen gav nu lön för mödan.

Originalradion från -72 gick även den att återanvända efter en översyn av en god vän. Det mest barbariska var kanske att montera två nya högtalare från Biltema. Dessa fälde jag in i chassiet under instrumentbrädan. Trots ursprunget blev det riktigt snyggt.

Belysning

Strålkastarna på bilen var utrustade med sealed beam insatser så dessa ut-

byttes mot H4-insatser. I vårt land är det som bekant lag på att man måste ha varselljus eller halvljus tända vid färd. Att köra en Sonett med uppfällda huvudstrålkastare under den ljusa tiden på dygnet är inte speciellt snyggt. Lösningen på detta är att montera lampor innanför grillen. Så därför monterade jag, i de härför avsedda hålen, innanför grillen två st 5 3/4" strålkastarinsatser.

Kåpor att montera insatserna i finns att köpa från Club Sonett. Inkopplingen gjorde jag helt enligt Lennart Sahléns tips i Sonettvärden nr 2/99. Detta fungerar alldeles utmärkt. De främre blinkers/p-ljuslamporna var av USA modell så dessa byttes ut mot nya godkända. Detta är samma lampor som finns på vissa Morris Minor modeller. Jag köpte mina från ESM Morris Minors Ltd.

Även sidomarkeringsljusen var i miserabelt skick. Dessutom var de bakre enligt USA standard försedda med rött glas. Att få tag i nya sådana trodde jag skulle bli svårt, Saab-Ana hade inga i lager, Mats Jonsson hade tre i lager som jag fick köpa. Den fjärde lampan hittade jag av en händelse på nätet hos en firma som heter British Miles i England. Att det sitter likadana på vissa Triumph modeller kände jag inte till då. Baklamporna beredde naturligtvis det minsta bekymret då dessa även sitter på tidiga Saab 99. Nya lyckades jag inte få tag i, däremot bättre begagnade, tyvärr är plasticsargarna inte så snygga. Om det är någon som har bra sådana till salu så hör av er.

Fortsättning nästa nummer.

Anliggande bromsar

Hans Eklund



Det händer ibland att man kan råka ut för anliggande broms på en gammal bil (ja, det gäller faktiskt även en Sonett ibland).

Den vanligaste anledningen till anliggande broms är kärvande bromsok eller kärvande bromsklossar på skivbromsar.

När det gäller trumbromsar är vanligaste felet kärvande kolvar i bromscylindrarna och kärvande handbromsleder eller wire.

Även en kärvande bromspedal som inte släpper tillbaka huvudcylinderns kolvar helt resulterar i anliggande broms.

En förbisedd detalj är ibland bromsslangarna som kan ställa till med anliggande broms. När slangarna blir gamla så sväller de invändigt och när de blir böjda tillräckligt många gånger så kan dom gå sönder invändigt (det behöver alltså inte synas några defekter utvändigt). När gummit svällt och börjar bli trasigt invändigt betyder det att små gummibitar kan

sätta igen hålet i slangen vilket resulterar i anliggande broms. Gummibitarna kan fungera som en backventil. Bromsvätskan kan inte strömma tillbaka till huvudcylindern, det blir ett kvarstående bromstryck vid det hjulet där slangen är trasig.

Enklaste sättet att kontrollera detta fel är att hissa upp det hjul som bromsen ligger på, samt öppna luftpipeln vid det hjulet. Om hjulet kan roteras lätt direkt efter att luftpipeln har öppnats så ligger felet i en trasig bromsslang till det hjulet.

Detta fel är vanligare hos slangarna till framhjulen eftersom dessa böjs mer än slangarna till bakhjulen. Framslangarna böjs ju både vid fjädring och vid styrning. Glöm inte att byta bromsvätska vartannat år, då slipper man problem med rostskador i bromscylindrarna!

Gummit sväller och gör passagen trängre vilket tydligt syns på den avklippta slangen. Den inre gummislangen är ompunnen av väv vilket gör att gummit bara kan svälla innåt.



Med Saab Sonett i Midnattssolsrallyt

Av Gunnar och Lars Erik Lindell



I januari 2007 fann jag att man under 2006 arrangerat Midnattssolsrallyt, ett rally som var väldigt populärt under 1950-talet.

En tanke föddes – skulle det vara möjligt att köra rallyt under år 2007 med min Sonett från 1969? Vi diskuterade det inom familjen och kom fram till att det kunde vara, eftersom i vart fall två av klasserna tycktes bli körda med en genomsnittshastighet och inte bara snabbaste sträcktiden. Lars Erik, min son, som är en mycket duktig bilorienterare både som förare och som kartläsare, var villig att ställa upp som co-driver.

Tävlingsgrenen, som nyligen importerats från England heter formellt "Historic Regularity Rally". Hela tävlingen följer de vanliga internationella rallyreglerna. Enda skillnaden är att bilarna skall, på en vanlig rallysträcka, hålla en i förväg bestämd medelhastighet. Under sträckan finns ett antal hemliga tidskontroller (HTK). Konsten är då att mycket snabbt komma upp i rätt hastighet, och sedan hålla den oavsett svårigheterna utmed sträckan. Eftersom sträckorna inte är särskilt lättåtkäta, innebär det oupphörliga hårda inbromsningar och snabba accele-

rationer. Det krävs också en kartläsare som är hårt fokuserad på trippmätare, tidtabeller och stoppur.

Vi såg naturligtvis en lång rad problem. Inte minst behövde vi en servicebil med släpkärra under hela rallyt – och det hade varit 150 mil år 2006. Min syster och sväger lovade att ställa upp på transporten ner till starten i Kristianstad och de första två dagstapperna via Jönköping till Örebro. Där skulle min dotter och hennes fästman avlösa till Nyköping och vidare fram till målet i Stockholm.

I februari öppnades anmälningen och vi anmälde oss. Ett antal krav var vi tvungna att uppfylla. Det första var att bilen skulle ha "minst HR-CP-certifiering". Detta blev minst sagt komplicerat. Inom Bilspportförbundet, som jag kontaktade, visste man föga eller inget alls och klubbar med rally på programmet visste heller ingenting. Till slut fick jag tag på en besiktningsman i Bilspportförbundet som trodde att det räckte med ett "Identity Card". Det skulle kunna utfärdas

av MHRF. Efter att noggrant fyllt i blanketten som finns på deras hemsida, fotograferat bilen från alla håll och betalat, fick jag ett telefonsamtal som gick ut på att det dels var fel blankett men att det borde räcka med ett Identity Card. Ny blankett – denna gång på engelska, och nya foton – dessa lite från sidan, och så ett nytt försök att få bilen godkänd. Till slut kom certifikatet, men det var ett FIVA-certifikat.

Nästa problem var tävlingslicensen. I inbjudan stod att giltig licens erfordrades. Både min son och jag har licens för Bilorientering, Lars Erik med kompletteringen Rally. Själv kunde jag få komplettering med rallykompetens efter dels en s.k. ABC-kurs, dels en teoriutbildning. Den förra avklarades via min arbetsplats och den senare genom vår moderklubb. Där fick jag veta att detta inte var nog, utan det krävdes att vi genomförde ett "debutantrally". Innan jag hann genomföra det, kom nya bestämmelser dock. Min Bil-Olicens räcker! Så var det klart.

Tredje problemet blev försäkringen. MHRF-försäkringen skulle gälla, men endast trafikdelen, inte vagnskadedelen. Det var bara att acceptera och hoppas att vi inte skulle krascha.

Nästa problem - trippmätaren

Fjärde problemet blev trippmätaren. Under 2006 tilläts endast Haldas mekaniska trippmätare utan genomsnittshastighet. I anmälan fanns ingen nämnt om typ av trippmätare. Efter att ha undersökt marknaden fann jag att kostnaden att införskaffa en Halda-mätare skulle bli närmare 10 000 kronor! En



Halda Speed-Pilot och digital tidmätare.

god vän lovade att låna ut en som han hade, men då den krävde både specialväxel, en uppsättning drev för kalibrering och speciell mellanwire, verkade det bli omöjligt. I stället försökte jag få tillstånd att installera den digitala trippmätare som vi normalt har i vår tävlingsbil i bilorientering. Kompletterande detaljer till den inköptes från England. Men så kom beskedet! "Vi godkänner inte digitala trippmätare. De är för exakta!" Ett otroligt beslut. Det innebar att vi måste köra med mindre bra utrustning. Tillbaka till Halda-trippen alltså. Den goda vännen lånade ut en som han hade, och den monterades på så sätt att handsfackets lucka utgjorde fäste för en plåt på vars ena sida trippen monterades. Återstoden av plåten blev fäste för ett digitalt tävlingsur med tävlingstid och stopptidsfunktion. I stället för handsfack monterades en liten aluminiumlåda mellan stolarna, som fästes med ett buntband runt handbromshandtaget. Efter att ha testkört på en 1000-meterssträcka kunde jag räkna ut hur mätaren skulle drevas om så att den visade rätt, eller nästan rätt. Drev köptes in från Malmö och resultatet blev



På väg till Kristianstad

bra. Nya provkörningar över 1000-meterssträckan visade att mätaren visade 3 meter per kilometer för lite, alltså ett fel på endast 0,3 %. Utifrån detta kunde jag göra tidtabeller för var tvåhundra meter, och med trippens felvisning, vid de olika genomsnittshastigheter som specialsträckorna skulle kunna tänkas bli körda.

Femte problemet blev att hyra en släpkärra under så lång tid som krävdes, och till ett pris som var överkomligt. Jag fick ett bra pris från en uthyrare – och så var det problemet ur världen.

Hotellrum hyrdes redan i början av mars för både de tävlande och servicebilens personal. Det visade sig vara i senaste laget, men till slut lyckades det.

Sponsringen blev ett kul kapitel. Egentligen hade jag inte en tanke att någon ville bidra till vårt äventyr, men så en dag råkade jag sitta och prata med min vanliga bilhandlare. (Jag kör SAAB till vardags också). Jag erbjöd honom att sätta på sin företagslogo på Sonetten mot att han höll Lars Erik och mig med rena T-shirts varje tävlingsdag! Tro det eller inte – han gick med på erbjudandet.

En traditionell service av hela bilen, inklusive en fyrhjulinställning, var en självklarhet, likaså kontroll hos Bilbesiktningen. Inte en prick i protokollet!

Som en träning inför äventyret körde vi den så kallade SVK-pokalen i Västerås. En rallytävling, som följde samma regelbok som Midnattssolsrallyt. Det var en nyttig erfarenhet. Noggrann navigering, exakta tidtabeller för alla tänkbara – och otänkbara – medelhastigheter, exakt trippmätare och en uppsättning stoppur. Rallyt var på 28 mil och tog sju timmar. En erfarenhet till – trötthet. Segraren från Finland hade ett genomsnittligt fel i medelhastigheten, på de 18 kontroller vi hade, på otroliga +/- 0,4 sekunder! Själva var vi ganska nöjda med +/- 3,5 sekunder.

Så var det dags.

Vi trailade ner bilen från Falun till starten i Kristianstad i lugna 80 km/tim. Väl framme genomfördes alla kontroller av licenser, utrustning och bi-



len fick sitt startnummer. Kvällen före start träffades alla 104 bilar till en trevlig mingelkväll.

Midnattssolsrallyt sträcka för sträcka.

Dag 1: Start i Kristianstad och mål i Jönköping

SS1 - 5,75 km

Ingen service fram till SS1 som gick någon mil norr om Kristianstad. Det regnade hela vägen. Vi startade specialsträckan utan problem, och vägen var rätt bred och bra. När vi kom till 200 meter skulle jag ta en mellantid men råkade nolla stoppuret istället. Alltså kunde jag inte ge pappa några mellantider alls, så allt vi kunde göra var att försöka åka på hastighetsmätaren. Det gick inte så bra utan vi låg för tidigt och fick 32 sek prick. Efteråt kom jag på att jag hade kunnat kolla på den fasta klockan istället. Men det kom jag inte på. Shit också! Vi var med det inte bättre än 24:e bil.

Ingen service mellan SS1 och SS2 som gick strax norr om Älmhult

SS2 - 5,22 km

Denna sträcka var smalare och lösare. Den gick alla tiders - en HTK (hemlig tidskontroll) fanns på sträckan som vi nollade, och sen bara två sekunder tidiga i mål. Alltså 2 sekunder

totalt på sträckan. Inte så mycket folk längs vägen, men en del var det allt. Jag ser inte så mycket av det - jag tittar inte upp alls (nästan) på sträckorna. Blicken går bara mellan trippen, klockan och tidtabellen hela tiden.

Kollade oljan mellan SS2 och SS3 på service.

SS3 - 6,95 km

Nu var vi utanför Värnamo. Det regnade fortfarande. Starten gick och vi for iväg. Snart nog märkte jag att trippen inte gick. Det tog 200-400 m innan vi fick igång den. Alltså visste vi inte alls hur långt vi åkt och jag kunde inte ge några tider. Efter 1,65 km kom vi till en angivelse i roadbooken så där nollade jag så att vi visste någorlunda var vi var. Men att addera 1,65 till alla mått var nästan omöjligt i stressen och pappa fick bara sporadiska angivelser. Men jag trodde att vi var någorlunda rätt på slutet. Det visade sig att det inte hade funnits någon HTK på sträckan utan vi tog bara 4 sek i mål. Där hade vi mer tur än vi förtjänade. Det var en spännande sträcka - vi kom över en järnväg och svängde 90 grader höger. Sedan åkte vi parallellt med järnvägen 300 m och 90 grader tillbaka. Mycket rullgrus på vägen och vi höll på att åka rakt i vägbytet och in i publiken men det redde upp sig. Vi hörde att flera i rallyklassen hade åkt av här. Vi tog totalt 4 sek på denna sträcka.

Kom till Vrigstad för matuppehåll och service. Började med service som vår servicepersonal Bengt-Arne och Maggan hade gjort i ordning. Kollade olja och kylvatten. Inga problem. Åt lunch - grillad fläskkarré och pota-

tissallad. Klockan hade hunnit bli ca 13:15. En kort transport följde till SS4. **SS4 - 5,59 km**

Regnet har börjat lätta. Alltså mer folk på sträckorna. Även de tidigare har haft en del publik (och ibland även på transporter) fast jag ser inte så mycket av det. Jag har huvudet ner i knäet med klocka, tripp och lista. Kommer inte ihåg så mycket av sträckan men den gick rätt OK. Totalt 4 sek totalt på den - 3 på HTK och 1 vid mål.

På transporten började bilen låta lite konstigt. Ett gnissel som vi lokaliserade till fläkt/generatorremmen, och sen har frihjulet börjat gå i och ur samt att växlarna hoppar ur. Vi stannade tre gånger på transporten för att justera och fick till slut ordning på det så att vi slapp frihjulet.

SS5 - 3,65 km

Dagens sista sträcka nordost om Huskvarna var en riktig kortis. Jag hann se att det var ganska mycket folk ute på sträckan. Mitt på sträckan var en lurig böj med ett träd i en skymd vänsterkurva men det gick bra. Vi kom snabbt upp i fart och höll tiden bra. 2 sek för tidigt vid HTK och dito vid målet gav tot. 4 sek (igen).

Enkel service med tankning innan transporten ner till Jönköping. Jag fick köra nu. På servicen bytte pappa och jag fläktrem då den andra var mycket sliten. Då tystnade tjetet. Ner till centrum. Massor med folk i centrum där vi långsamt rullade längs gatan fram mellan tjocka led. Vid torget blev alla förare intervjuade, dvs. jag fick svara på frågorna. Lite om bilen och lite om hur det gått, jag sa att

vi sjabbat på första sträckan men jag sa också att alla missar beror på kartläsaren, men jag sa inte att det var jag som var kartläsaren.

Dagen summerades till 45 sekunder och en total 19:e plats, viket man får vara nöjd med, med tanke på det strul vi haft på två av sträckorna.

Dag 2: Start i Jönköping och mål i Örebro

Lämnade Jönköping 8:45. Ett gäng engelska sportbilsentusiaster råkade vara i staden och tittade på med stor entusiasm (och många filmkameror). Vädret var mycket bättre än igår. Faktiskt riktigt soligt och fint.

SS6 - 7,56 km

Inga större problem med denna sträcka som gick strax utanför Mullsjö, dock tog vi 8 sek prick varav 5 vid målet.

Transporten gick sedan upp till Tidaholms motorstadium (motocrossbana). På vägen dit hade vi åkt in till Tidaholms centrum där det var en passerkontroll (PK) mitt på torget, där arrangörerna bjöd på juice och bulvar - fast de langade in det via sidorutan så vi fick äta och dricka så gott vi kunde. En hel del folk hade samlats både på torget och på specialsträckan.

SS7 - 5,76 km

Började med en krokig del som gick brant uppför. Den första kilometern blev därför mycket rally för att komma rätt i tiden (inga HTK finns under första kilometern). Därefter öppnare väg genom skog som bland annat gick uppe på en ås med ganska höga branter på sidorna. Sex sekunder blev det på denna sträcka.

Fortsättning nästa nummer.



Björn Waldegård, Porsche, Gunnar och Lars-Erik Lindell Sonett, samt en Jaguar, Midnattssolsrallyt.



Nyköpings VeterANA och Midnattssolsrallyt



Blandningen av fordon var stor och varierande vid VeterANA

Nyköpings VeterANA och Midnattssolsrallyt

Jan-David Skavén

Med nylagad kylare ställde vi kosan mot Nyköping och Nyköpings VeterANA. Lena och jag visste att de hade varnat för regn men vi tyckte att vi var välförsedda då vi tagit med paraplyer, något som senare visade sig vara otillräckligt. På vägen mötte vi Mikael Lindström som väntade på oss vid OK i Sillekrog med sin Sonett III:a.

Anledningen till mötet var att Automobilsällskapet i Nyköping med Urban Nyblom i spetsen kallat till ett gemensamt möte för att celebrera att det var 70 år sedan som ANA (AB Nyköpings Automobilfabrik) grundades. Alla fordon som tillverkats, importerats eller sålts av ANA från 1937 till 1977 var inbjudna. Det var ingen liten flora som det gällde eller vad sägs om Plymouth, Fargo, De Soto, Skoda, Ferguson, Chrysler, Standard, Triumph, Goliath, Simca, Saab, Dodge, Jawa, Hillman, Sunbeam, Autobianchi och Lancia?! Ferguson förresten? Det är väl inget känt bilmärke? Helt rätt, det är en traktor som oftast med ett kärt smeknamn kallas "Grälle" och det är nu 60 år sedan den första Grälletraktorn importerades av ANA. Visste ni att ANA och dotterbolaget Farming sålde 32000 Grällar från 1947 och framåt och det än idag finns ca. 25000 kvar av dem?!

För respektive bilmärke gällde olika intervaller där ANA var inblandat, för

Saab var det till exempel 1960-1977. Det innebar faktiskt att en del äldre Saabar vackert fick ställa sig utanför det inhägnade hamnområdet, här var det ANA jubileet som gällde. Förutom Saabbilar kunde vi även se en representativ samling av Saabohusvagnar som var uppställda i en rund cirkel, lite som vilda västerns prärievagnar. Dessutom kom Saabmuseet med Saab 98, ni har kanske sett den, en 95:a med kombikupé akter samt EV1 från 1985. Båda sevärd men man kan knappt tro att det är samma biltillverkare, de är så väsensskilda men för prototyper kan designteamet tillåta sig extravaganser.

Det kom också sex Sonetter, tre II V4:or samt tre III:or, det får man nog vara hyfsat nöjd med denna tid på året där många just avverkat både årsmöte/vårträff för CSS i Småland samt Saabfestivalen i Trollhättan. Vi hade lagt ut information om träffen på vår hemsida, det kan ju vara ett tips till ett annat år att kolla en del av evenemangen där.



Så kom regnet...

Det var inte bara vi deltagare som kom, många Nyköpingsbor passade på att beskåda den sköna floran av runt 100 deltagande fordon. Tyvärr började det sedan regna, först lite, sedan mer och när det dessutom blåste från sidan i hamnområdet så var inte paraplyerna till mycket hjälp. Rätt blöta räddade vi oss efter ett tag in i Sonetten till det värsta dragit över. Ni vet hur det känns, blöta kläder och strax imiga rutor...

Det var synd då om alla besökare, deltagare och arrangören men det lättade och vi gick och åt en god lunch på en restaurangbåt. Mycket gott och trevligt och vi torkade upp och blev genast på bättre humör. Ännu mer som solen glimtade till när vi var klara. Vi gick runt och kollade in alla härliga fordon, ni ser en del av dem på bilderna. Personligen tycker jag alltid att det är en extra dimension att inte bara se olika Saabmodeller utan även andra märken, det är mixen av fordon och deltagare som gör träffen lyckad.

Så småningom blev det dags att åka hem till Stockholm igen trots att ett etappmål för Midnattssolsloppet skulle komma till hamnområdet lite sena-

re. Men vi skulle bort på kvällen, så de bilarna fick anstå till dagen därpå.

Midnattssolsrallyt

Dagen därpå lyste solen skönt i Stockholm. Jag begav mig till Armémuseums gård där slutmålet var för detta rally som började i Kristianstad. Totalvinnare var Björn Waldegård i en Porsche, till min glädje deltog bland många andra tävlingsbilar vår medlem Gunnar Lindell i sin blå Sonett II V4. från 1969. Inte problemfritt, bland annat hade han växellådsbekymmer men det får han berätta mer om i en separat artikel. Den ena bilen efter den andra körde i mål, Volvo Amazon, Fiat, MGB, Porsche, Jaguar; ja ni ser själva på bilderna vilken härlig blandning det var av gamla tävlingsbilar. En person till är värd att nämna vid namn, nämligen skådespelaren Mikael Persbrandt som körde en PV. Han kom väl bland de sista men vad gjorde det, han var säkert den mest fotograferade, omsvärmade och intervjuade av alla! Där ser man vad kändisskap kan leda till. Damer tog bilder med sina mobiler, proffsfotografer brände av hela serier, inte minst när han lyfte in sin lilla son i bilen.

Även om snitthastigheten visst var 50 km så hade man fått köra på ordentligt ibland för att hinna med idealtiden och då många sträckor gick på grus så förstår man att de numera gamla bilarna fått mycket stryk, ja även ägarna hade fått kämpa med både vägar, bilar och tider men kul hade de haft och de flesta tog sig i mål.

Gröna Träffen

Thorbjörn Brännström

Kristi himmelfärdsdagen 17 maj samlades intresserade av äldre fordon vid Trollenäs Slott mellan Eslöv och Landskrona för att beundra egna och andras egendom. Vädergudarna höll andan så att regnet nästan höll sig borta.

Det var en härlig blandning av nyare och äldre alster, original eller utrustat enligt ägarens tycke och eventuella smak. Vissa klubbar hade kommit i samlad tropp och kunde därmed ställa upp i grupp, andra fick parkera där man fann en lämplig plats.

Två Sonetter fanns på plats, en II V4 ägd av Ulf Stensson och en III:a ägd av Kjell Eriksson, båda bilarna var vackert röda.

Organisatör för tillställningen var Motorhistoriska Klubben i Skåne som under mitt korta besök sågs sälja in sin verksamhet till besökare som ännu inte anslutit sig till klubben.

Bland intressanta bakrutedekaler kan nämnas: "Livet är för kort för Toyota och Ford" (Sonett II V4) samt "Original är för gubbjävlar" (Dodge -41) Om man sedan håller med eller inte, är väl upp till var och en.



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!



Framrutor till Sonett II och III.

Dom är gröntonade med blå överdel.

1995:- plus frakt.



Komplett avgassystem till II V4 finns för leverans

OBS, under hösten kommer det att finnas **gasdämpare** till III:ans bakruta i lager.

Du som vill läsa...

...revisionsberättelsen, verksamhetsberättelsen och årsrapporten för CSS 2006, är välkommen att kontakta tidningens redaktion (fam.skaven@swip-net.se) så sänder vi er gärna dessa som wordfiler i ett e-mail. Av platsskäl har vi inte möjlighet att ha med dem i 3/07 av Sonettvärlden. Du finner också dessa dokument på vår hemsida www.sonettclub.se

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Vi Bilägare



I nummer 2, 2006 har Saab en annons med rubriken 60 år av framtid. Med dessa rader vill Saab både syfta på sin 60 åriga historia, man startade 1947 och blicka framåt. I detta fall är det en 9-3 combi man vill sälja. Men man har ju onekligen producerat många trevliga bilar i det förflutna och dessa visar man i ett bildcollage. Ser ni noga efter hittar ni tre Sonetter bland alla andra se-

rie- och konceptbilar som Saab producerat genom åren.

Teknikens Värld

Johnny Johansson är som vanligt uppmärksam och såg förstas den stora artikel om Saab som TV hade med i nummer 9 från april 2007. Egentligen är det så, att man uppmärksammar att Saab fyller 60 år i år och det gör man i fyra artiklar varav denna var den första. Överrubriken var "Historien om det flygplansbyggande företaget som sadlade om till bilar. De första 15 åren mellan 1947 och 1961". Underrubriken var "Första Saaben föddes på en gödselstäck" och det var ju rätt så tillvida att plåtslagaren för att få rätt svikt i hammarlagen ställde en kubbe på hög med hästgödsel. Men det gällde Saab 92 och den lämnar vi därhän i denna publikation.

Istället siktar vi in oss på en orange ruta med rubriken "Sportigt badkar med blårök". Då förstår ni att raderna handlade om Sonett I. Bland annat skriver man så här: "Ursprungligen var den tänkt som en testrigg men företagsledningen ville inte ha någon rigg eller en sportbil så några företagsamma personer på teknikavdelning-

en drog igång bygget i alla hemlighet i en hyrd ladugård. Motorn var den nya trecylindriga tvåtaktaren men man hetsade upp den till 57 hästar. Killarna provkörde på nätterna och spektaklet vägde bara 500 kilo. Man byggde sex bilar och hoppades först på en serie på ett hundra och sedan på tvåhundra bilar i månaden. Jänkarna ville inte ha någon puttrande Lill-Corvette. De ville ha en brummande Bamse-Corvette. Det blev bara sex Sonetter 1956. Det skulle bli fler senare."

Saab 7 dagar

Johnny Johansson sände mig även ett nummer från 10-16 maj av Saabs personaltidning då han fann några rader om Sonetten med anledning av Saabs 60-årsjubileum. Man visar en bild på en vit I:a och skriver: "De 'okända' projektnumren i Saabs modellserie -94, 97 och 98- användes för bilprojekt, varav ett ledde till kommersiell produktion. Projekt '94' var den tvåsitsiga sportbilen Sonett I, av vilken sex prototyper byggdes 1956. '97' användes för det som senare blev sportcoupéerna Sonett II och III som i olika utföranden byggdes 1966-74. '98' var en prototyp som togs fram 1974 till en femdörrarsvariant av kombi Saab 95.

De förväntade försäljningsvolymerna bedömdes dock vara för små för att motivera att bilen sattes i produktion."

Givetvis informerar även Saabs personaltidning om den kommande jubileumsfestivalen med anledning av 60-årsjubileet och förutom texten så visar man en bild från en tidigare fes-

tival där många Sonetter i förgrunden har en framträdande plats.

Teknikens Värld

I nummer 10 från 3 maj fortsätter TV sin serie om Saabs 60 år som biltillverkare. Redan i ledaren skriver chefredaktör Daniel Frodin: "Saab 92, 93, 95, 96 och Sonett är alla sprungna från ur-Saab som visades 10 juni 1947 första gången." Man skriver om rallyframgångarna, man skriver om "Gudrun" och "Paddan" men vi håller oss till Sonetten och nödgas då läsa rubriken "Sportbilen ingen ville ha"...

Man fortsätter i artikeln: 1966 var det dags för ett nytt försök. Men varför vara positiv? TV citerar Road & Track som skrev: "Vi gillar den inte. Designen är oproffsig, bagageutrymmet går inte att komma åt, växelspaken klumpig, sätena för trånga, varvräknaren oläslig, vindrutan full av reflexer". Man fortsätter att citera Sports Car: "Förutom att den är bedrövligt ful så är den bullrig och obehaglig. Ingen vill ha den och det förstår vi". Det var enligt TV en absurd tanke att utrusta en sportbil som såldes i USA med en klen 60 hk tvåtaktsmotor och rattväxel. Inte tyckte man det blev så mycket bättre heller när V4 motorn kom. Man fortsätter med sin negativa kritik i TV: "Många tyckte att bilen såg ut som ett billigt hembygge och hade prestanda som en svimfärdig barnvagn. Vaghållningen är okej, men vad hjälpte det..." Inte är man så mycket mer positiv till III:an heller trots golvväxelspaken. På slutet av artikeln skriver man dock: "Många exemplar finns kvar. Ägarna älskar



sin bil med samma villkorlösa kärlek som en mor till sitt odygdiga barn.”

Ja, det sista stämmer nog. Jag själv blir glad bara jag ser min Sonett II V4 och tycker uppriktigt att den är vacker! Att den sedan är kul att köra och har en jättefin väghållning gör inte saken sämre. Men ok då, bullrig är den.

Det har var dock inte allt om Sonetten i detta nummer. På nästa sida skriver Peo Kjellström en artikel med rubriken "Saabs enda sportbil". Att övrrubriken var "Provkörning Saab Sonett 3 1979". tror jag Peo är oskyldig till men det hade ju varit intressant att läsa ett test om en sådan sent producerad Sonett.

Peo skriver, att linjerna finns där för att man ska kunna kalla den en sportvagn men "någon raket är den inte". Men har ändå en del positivt att säga: "Få färdas med sådan stil och klass som en Sonettförare. Gärna med armbågen på dörrkanten, för den får knappt plats invändigt i alla fall". Han skriver också, att "länkaget mellan spak och låda är något av det mer galna Saab tillverkat och är signerat Yngve Larsson". Men sedan skriver han något jag inte håller med honom om: "Sonett har större kultstatus på andra sidan atlanten och är där en dyrgrip. Därför går alltså många Sonetter på export". Ursäkta säger re-

daktören till Sonettvärlden men det är tvärtom! Visst finns det ett ökande intresse för Sonetterna i USA men det är ändå där man fortfarande kan hitta riktigt billiga Sonetter. Går de i något håll så är det till Sverige från USA. Däremot kan det vara så, att en del Sonetter exporteras från oss men då är det ut i Europa. Slutet av artikeln stämmer dock där Peo skriver att en Sonett III i Sverige inte är speciellt dyr, "räkna med 85000 kronor för ett toppfint exemplar".

Trafik & Motor

Janne Nilsson i Uddevalla såg genast att Trafik & Motor i nr. 2, 2007 hade med en lång artikel med Sonettens historia under rubriken Klassikern. I ingressen står det "Namnet låter som ett musikstycke men kommer sig av att den första versionen (och de som följde också) var 'så nätt', dvs. liten och lätt. Nu har det gått 50 år sedan den första versionen såg dagens ljus".



Som sig bör drar man sedan igenom historiken från Sonett I via II:an till III:an. Värt att nämna om I:an var att chassit bara vägde 70 kg och att växellådan hamnade längst fram och motorn bakom framaxeln. II:an var ett ambitiöst försök att slå sig in på den amerikanska marknaden för tvåsitsiga



Köp Sälj och Byt

Reparation av Sonett II V4

Söker någon som är intresserad av veteranbilar och kan hjälpa mig med att rusta upp min Sonett. Motorn fungerar som en klocka men jag behöver hjälp med att laga och byta delar av inredningen. Insidan på en dörr fattas, inner-taket måste bytas och en genomgång av el, fläktsystemet och vissa instrument vore bra.

Hör av er om ni är intresserade!

Lisa Westerlund 0707-976030

lisa.westerlund@gmail.com

sportbilar och var i början försedd med Monte Carlomotorn med tre förgasare. Sedan kom V4-versionen med sin bula på motorhuven. Generation III debuterade på bilmässan i New York våren 1970 och för att möta amerikanska krav fanns bilen att få med luftkonditionering och manuell golvväxelspak. Men det var också amerikanska krav på avgasrening, krocksäkerhet

och höjd på stötfångarna som bidrog till att 1974 års modell blev den sista.

Ja, det här var historiken i kortform från Trafik & Motor som på ett korrekt sätt berättade om Sonettens utveckling. Avslutningsvis nämner man att den sista ljusgula Sonetten av totalt 10236 producerade idag står på Saabs bilmuseum i Trollhättan.

Fler bidrag i 4/07

GRATTIS

Sten-Arvid Larsson, Perstorp

du är vinnare i Sonettdraget den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post.

Gratis och lycka till vid dragningen!



Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan: Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken
Tel. 0240-76746, peja10@telia.com, postgiro 487 74 84-8



Jubileumsmugg. Pris: 85 kr/st + porto



Äldre nummer av Sonettvärlden. 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: 40:-

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.