

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Vårmötet
- Midnattsolsrallyt
- Älvnäsfestivalen på Ekerö
- Historik Sonett III 1971

3
2008



Från ordförandens skrivbord



Hej alla medlemmar i Club Sonett Sweden!
Ingen dramatik...

Det enda dramatiska var färden i snöblandat regn och plus tre grader denna härliga "vårdag" i mitten på maj. Vi skulle till Håverud och Club Sonett Sweden's vårträff. Platsen var mycket väl vald, speciellt med tanke på de som kör Sonett; mycket körvänliga vägar med spännande kombinationer. Jag och de övriga i styrelsen vill här också framföra ett stort tack till de som var med och arrangerade och till er som kom trots vädret. Det är alltid kul att se Sonetter köra och jag hoppas traditionen håller i sig.

Club Sonett Sweden fick en ny ordförande och det blev ju undertecknad. Styrelsearbete i bilklubbar, flygklubbar och annat är volontärt och nu är det min tur att axla rollen i CSS. Det kommer att gå bra, speciellt med en sådan skara trevliga och kompetenta människor som delar på arbetet. Vi kommer att fortsätta vårt arbete med att försöka tillgodose behovet av reservdelar från vårt lager och se till att nya delar tillverkas.

Angående nytillverkning, jag har alltid undrat om det verkligen inte finns någon i detta avlång land som kanske arbetar inom tillverkningsindustrin och som skulle kunna bidra med tillverkning av någon detalj, hör av er i så fall och all hjälp mottages tacksamt.

Givetvis kommer vi fortsätta bevaka våra intressen på försäkringsområdet.

Det kommer inte heller bli någon dramatik med vare sig hemsidan eller tidningen du just nu läser. När du läser detta är väl det mesta av årets säsong över och tid kommer för att pyssla om Sonetten och kanske planera nästa års äventyr med träffar och besök på trevliga platser. Den enda dramatiska jag törs utlova inför nästa år blir att försöka arrangera en eller fler träffar med andra märkesklubbar, detta har diskuterats förr men kräver mycket lång framförhållning.

Slutligen, var rädd om er själva och era Sonetter. Ni representerar ett stycke unik svensk bilhistoria som troligtvis aldrig mer kommer upprepas.

*Med vänliga hälsningar
Micke Lindström*



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. 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:

Hans Kvist med sin fint renoverade Sonett II från 1967 blev årets vinnare av finaste Sonett vid vårträffen i Håverud.

Styrelsen

Micke Lindström, ordförande,
webmaster
08-560 368 02
m-lindstrom@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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 oktober

Det var ju tur att det inte snöade...

Jan-David Skavén



Det var lång väg att åka, så Micke Lindström, Göran Sundin och jag träffades 05.30 den 18 maj i Vällingby för att gemensamt i Mickes 9-3:a åka till Håverud. Bortsett från att vi var tre stycken så var inte vädret så gynnsamt att det direkt uppmuntrade till Sonettåkning. Ja, för att skriva klartext så var det för bedrövt. Att det regnar på väg till eller under ett vårmöte i klubben är jag van vid nu, men att det skulle vara 2-3 grader och blötsnö i luften gjorde till och med en luttrad Sonettåkare fundersam. Vadå klimatuppvärmning...?

Nå, tjugo över tio var vi i alla fall framme efter en annars bekymmersfri resa. Väl framme i Håverud välkomnades vi av Andreas Hillby och jag såg till min förvåning och glädje, att totalt sexton Sonetter redan parkerat nedanför den berömda akvedukten i Håverud.

Vi gick in i Dalslands center, en stor byggnad där det dels såldes kläder, blommor osv., dels fanns en cafeteria och slutligen en samlingssal. Vi började med det som kändes perfekt efter att ha småfrusit när vi gick runt och kollade Sonetterna, nämligen cafete-





rian. Club Sonett Sweden bjöd medlemmarna på kaffe och smörgås och jag lovar, det satt fint. Mycket fint.

Årsmötet 2008 för CSS

Årsmötet leddes av Andreas Hillby som varit ordförande i ett år. Vid sin sida hade han klubbens sekreterare, Mats Phersson.



Ett årsmöte har sina ritualer. Dagordningen ska gås igenom och punkterna ska komma i en viss ordning. Så gjordes det nu med förstås, som exempel kan jag nämna att vi gick igenom förra årsmötetsprotokollet samt revisionsberättelsen, den ekonomiska berättelsen och verksamhetsberättelsen för 2007. Erland Johansson som företrädde valberedningen gav följande förslag som årsmötet samfällt accepterade:

Ordförande på 1 år:

Nyval Mikael Lindström.

Sekreterare på 1 år:

Omval Mats Phersson.

Kassör på 2 år:

Omval Johnny Johansson.

Ledamot på 2 år:

Omval Hans Eklund (märkeskonsulent)

Klubbmästare på 1 år:

Omval Åke Olsson.

Revisor på 1 år:

Omval, Göran Sundin.

Revisorssuppleant på 1 år:

Omval Göran Ollerstad



Valberedningen bestående av Jan-Owe Nilsson och Erland Johansson valdes också enhälligt om.

Årsavgiften för 2009 blir oförändrad, alltså 250:- för såväl svenska som utländska medlemmar. Då någon motion ej inkommit och då styrelsen inte hade lagt fram något förslag till årsmötet avslutades detta och vi kunde så sakteliga bege oss till våra fordon.

Härliga Sonettvägar

Vi följde därefter en road book på runt 7 mil och det var bitvis mycket sköna Dalslandsvägar. Kurvigare väg har jag sällan åkt på, i alla fall delar av sträckan och det var nog tur att 9-3:an också har en riktigt bra väghållning. Roligt var också att slingan var lagd så, att bilarna som startade med ett visst tidsintervall mötte andra deltagare under färden. För visst är det kul att inte bara ligga bakom några Sonetter utan även

möta dem! Det gör man ju inte så ofta nuförtiden när det inte är träff.

Vi åkte över det så kallade Brudfjället och det är inte att förvånas över, att motorjournalister gärna kör denna väg när de vill testa allt från bilar till motorcyklar.

Björneruds pannkaksbageri

Väl påpälsade, paret Jakfors i Sonett I:an, på väg ut mot den kurviga vägen över Brudfjället.





Mitt i ingenstans så låg Björneruds pannkaksbageri, utan den förträffliga road booken som Andreas Hillby och Hasse Eklund gjort så hade det dröjt betydligt längre innan vi hittat fram.

Väl där så gick vi först runt och kollade på när de maskinellt bakade pannkakorna. För det är inte bara för lokalt bruk utan man sänder pannkakorna till hela Sverige. Duktigt jobbat måste jag säga med tanke på att de sitter

Thomas och Annalill Gustavsson låter sig väl smaka av de goda pannkakorna!



mitt ute i skogen... Det var intressant att se vilka maskiner de hade, det var verkligen löpande band principen.

Sedan gick vi och drack kaffe och åt, jag behöver väl inte skriva det, pannkakor! Goda var de, inte minst med grädde och sylt, men tveksamt om det var en helt ok bantardiet. Förutom att Club Sonett Sweden bjöd på pannkakorna så bjöd vi även på den sedvanliga Sonettårtan. Denna gång var den dock en helt vanlig, rund marsipantårta, ingen Sonett. Men smakade bra gjorde den förstås ändå. Därefter var inte mat det första man tänkte på.

Andreas Hillby som varit ordförande i ett år avtackades förstås som brukligt med blommor av styrelsen genom vår sekreterare Mats Phersson.

Sedan var det dags för prisutdelning för Finaste Sonett 2008. Under dagen hade vi nämligen haft gott om tid att kolla de olika Sonetterna och nu skulle vi få reda på vilka som vunnit.

Pristagare Finaste Sonett 2008

Vinnare blev Hans Kvist med sin fint renoverade Sonett II från 1967, en värdig vinnare. Han fick förstås även vandringspriset i form av en vevstake



Avgående ordföranden Andreas Hillby avtackas med blommor av klubbens sekreterare Mats Pheresson.



Vår nya ordförande, Micke Lindström, i samtal med Bengt Folkesson och Mats Persson vid årets vårträff i Häverud.

och snart sitter även hans namn på en platta på sockeln.

På andra plats kom Göran Olsson med sin blå Sonett III från 1972. Ni kommer säkert ihåg Görans renoveringsartikel i flera nummer av Sonettvärlden och då förstår ni att det var en mycket värdig pristagare.

På tredje plats kom ännu en välförtjänt pristagare, nämligen Kjell-Arne Andersson med sin röda Sonett II V4 från 1968. Han har ju vunnit tidigare och då förstår ni som inte var med att även denna Sonett var riktigt fin. Givetvis fick de tre pristagarna ställa upp sina bilar bredvid

varandra så att de klassiska prisbilarna kunde tas.

Men speciellt en Sonett fick inte pris denna gång och det borde de kanske ha fått. För paret Jakfors i sin röda, öppna Sonett I körde tappert både till och från träffen och givetvis under den i ett väder som var regnigt, kallt, ja till och med fanns inslag av blötsnö! Heroiskt skulle jag vilja säga, de har all heder av sitt deltagande.

Nu var det dags att runda av, tacka arrangörerna och vända kosan hemåt. För oss blev det nog ca. 90 mil fram och åter Stockholm, andra hade ännu längre att åka. Tack alla som kom och trotsade vädergudarna.



Ovan pristagarna i tävlingen "Finaste Sonett", från vänster segraren Hans Kvist, tvåan Göran Olsson och trean Kjell-Arne Andersson

Nedan, de glada vinnarna poserade vid sin bilar, trots hotande regnmoln på himmelen. Alla modellerna representerade, från vänster en III:a, V4 och tvåtaktare.





Enkät vid vår- och årsmötet!

Vid årets vår- och årsmöte tillfrågades de deltagande Sonettägarna om de ville maila in lite uppgifter om sig själva och sina Sonetter till tidningens redaktion, vilket bejakades av samtliga. I skrivande stund i augusti så har vi trots detta bara fått in ett svar. Givetvis kommer vi att publicera det vi fått men för att vi ska kunna presentera serien "Jag och min Sonett" behöver fler av de som var på årsmötet maila redaktionen!

Men även Du som inte deltog vid träffen är välkommen att sända in uppgifter om Dig och Din bil, kontakta bara tidningens redaktör, Jan-David Skavén på fam.skaven@swipnet.se

Historik Sonett III 1971

Text: Bengt Folkesson, bild Berndt Eliasson

JAG OCH MIN SONETT

Registreringsnummer: SXG 172

Bilen har originallack (kulör Baja red) och är i princip orenoverad. Endast slitdelar (styrleder, spindelleder, bromsbelägg/backar, tänddelar), repad bakruta och gummilister utbytta.

Den är anpassad till svenska registreringskrav dvs. nya strålkastarinsatser, nya original blinkers med parkeringsljus, orangea glas i sidoljus och hastighetsmätaren ombyggd till km/h. Stolarna omklädda våren 2004 med "originaltyg och galon" som legat hos Sonettstoltillverkaren Henrik Thor-Larsen i Arlöv sedan 1970-talet.

Vid köpet hade bilen "fotbollsfälgar" med 165x15 däck (original plåtfälgar följde också med).

Nu har bilen nyrenoverade original JP-fälgar tillverkade i Eskilstuna som fanns som tillval till Sonett III åren 1970-71 och original däcksdimension. 155x15.

Tillverkning: Oktober 1970.

Chassinummer: 71500155 (matching number) dvs. med ursprunglig originalmotor. Planerar ev. att renovera motor/växellåda under kommande vinter.

Inregistrerad: 1971-05-05, San Rafael, San Francisco, Californien (reg. nr 150 DGT).

Förste ägare var C L Van Horne, 28 Marino Dr, San Rafael, CA 94901.



Van Horne lät montera in luftkonditionering 1973-01-02 till en kostnad av 585.00\$. (idag ej i funktion men alla delar finns).

Andre ägare var Paul W Morgan, 1134 Monde St N, Salem OR 97303.

Inköpt av tredje ägaren Doug Hile, 7393 Capay Avenue, Orland CA 95963, 23 mil norr om San Francisco 2000-10-15 när bilen gått ca 12 800 mil.

Återimporterad till Sverige våren 2002.

Ägare: Bengt Folkesson / Anna Gåste-Folkesson, Uppsala

Vårfest i Jägersborg 2007

Åke Larsson med sin Saab Sonett II V4, 6867 mil.

När jag kör in till Jägersborgs idrottsplats ropar en funktionär, änteligen, en riktig bil. Jag ser senare att jag har den enda Saaben på plats bland 50 utställningsbilar. Jag hade sonderat utställningsplatsen ett par gånger tidigare och pratat in mig hos Leif Nilsson som har ansvaret för arrangemanget. Så när jag har parkerat Sonetten konstaterar jag att bilen står på den absolut finaste platsen.

Då Bosse Bildoktorn var inbjuden som underhållare och han var på plats en timma innan tillställningen började så fick jag tillfälle att prata en bra stund med Bildoktorn. Bland annat fick han höra på ett billjud från min mobil, vil-

ket han identifierade direkt som BRM V16. Fakta för den är: V16 motor på 1.5l med kompressor, 600 hk vid 11500 rpm, vikt 636 kg. Ljudet har jag spelat in från en CD som följde med boken "In to the Red", den är utgiven



En trevlig samling äldre fordon

2007-05-27

☺☺☺ Här kommer en Sonett I,
det verkar vara det enda
jag saknar här i Jägersborg.
Hälsningar
Jesse Fildahl Andersson

Bosse "Bildoktorn"
Andersson bjöd på
både text och bild till
Åke Larsson

av Nick Mason, före detta trummis
i Pink Floyd.

När klockan passerar 11.00 och publiken har kommit in drar bildoktorn igång sin föreställning, ett mycket kraftigt motorljud kommer från hans ljudanläggning. Han spelar upp samma ljud som han hörde nyss på min mobil och senare visar han mig CD:n och boken "In to the Red". Jag träffar och pratar med så många personer att jag kan nog bara skriva upp några här.

Bengt Arvelid ställde inte ut sin Lotus men han kom med sin Honda motorcykel men han fick tillfälle att kolla min Sonett i sömmarna och han tyckte den var mycket ok, han ville köpa den.

Jarl Nilsson var på plats med sin mycket fina Triumph TR4 som han själv minutiöst har renoverat och som vanligt samma passagerare, Sven Nihl. Jag pratade oavbrutet med honom i

en timme om bl.a. Caracciola och hans Mercedes Silverpilar och han är verkligen expert på sådant, pu...

Bildoktorn går runt med mikrofonen och intervjuar ägarna till utställningsbilarna. Jag blir det första intervjuoffret beroende på min parkering nära händelsernas centrum. Jag får starta Sonetten så publiken får höra hur en Saab V4 motor låter och han matchar det sedan med en start av Vittsjöbons Roséns V8 Cadillac.

Det är en halvtimme kvar av utställningen och orosmolnen drar över Jägersborg och det börjar regna. Jag kör därifrån med vindrutetorkarna på för fullt och som tur är har jag bara 1,5 mil hem till Vittsjö. PS. Det är första gången jag använder vindrutetorkarna på under körning. Tilläggas kan att Vittsjöbon Urban Andersson med fru fick pokalen för finaste bil i Jägersborg, bilen är en Jaguar...

Fyndsonett!

Lennart Sahlén



Skickar en bild som en kompis tog under ett besök i US. Det är på en bilskrot nere i South Caroline. Så vitt jag förstår är det en -74. Tydligt växer träd gärna där det står en Sonett,

jag tittade på en i Wisconsin och där kom en björk upp ur motorrummet. Jag köpte den inte, trots att det fanns air cooling i den.

Ni som är nyfikna...

på verksamhetsberättelsen, årsredovisningen samt revisionsberättelsen för 2007 kan gå in på vår hemsida www.sonettclub.se där vi kommer att publicera dem. I år avstår vi av platsskäl från att trycka dem i Sonettvärlden. Har ni inte tillgång till Internet, kontakta vår ordförande Micke Lindström så ser han till att ni får dem på annat sätt.

Saxat från MHRFs PåGång

nummer 1, 2008



I mars flyttade MHRF till större lokaler i Huvudsta, norr om Stockholm!

Sedan i slutet av mars finns MHRF:s kansli liksom MHRF-försäkringens kontor på: Anderstorp svägen 16, 171 54 Solna.

*Göran Schüsseleder,
MHRF:s kansliSekreterare*

Nya regler för ursprungskontroll

Från den 4 februari tar Vägverket över ansvaret för ursprungskontroll från Bilprovningen och Tullen. När det gäller historiska fordon är MHRF:s roll oförändrad.

– Det är bara myndigheter som har laglig rätt att gå in i andra register för att se om ett fordon är anmält stulet, förklarar Bilprovningens utredningschef Peter Ekman. Då Vägverket är en myndighet kan de med andra ord använda andra register som stöd för denna kontroll.

– Förutom det extramoment på upp till tre arbetsdagar samt postgång i samband med registreringsbesiktningen är det ingen skillnad mot tidigare, sammanfattar Bilprovningens utredningschef. Utöver tilläggskostnaden på 500 kronor till Vägverket vill säga.

Dock utgår den tidigare erlagda avgiften för ursprungskontroll hos Bil-

provningen med den nya ordningen.

Vid ursprungskontroll av importerade fordon kräver Vägverket registreringsdokument i original. Mot bakgrund av EU-parlamentets yttrande att planerad lagstiftning skall beakta eventuella oavsiktliga men potentiellt negativa konsekvenser för användningen – och därmed bevarandet – av historiska fordon, kommer hanteringen av fordon av kategorin "Tidigare registrerat" (till exempel historiska fordon) att hanteras på samma sätt som tidigare med tanke på vilka handlingar som krävs. Enligt Vägverket kommer id-utredningar utförda av MHRF även i fortsättningen att godtas som underlag.

*Georg Magnusson,
remissansvarig i MHRF:s styrelse*

Angående Vägverkets rapport "Entusiast- och veteranfordon – redovisning av regeringsuppdrag"

Inledningsvis är det viktigt att nämna att rapporten är ett förslag till förändringar som ännu inte har remissbehandlats.

Om regeringen i en mer eller mindre avlägsen framtid kommer att föreslå att förslaget, eller delar av det detsamma, skall genomföras kommer detta att föregås av remissbehandling då givetvis MHRF kommer att bere-

das tillfälle att yttra sig. Nedanstående punkter ur rapporten är viktiga att lyfta fram.

Aterkommande fordonskontroll

Helt i linje med MHRF:s, och många andra berörda organisationers uppfattning, och något som vi med stöd av förbundsstämmorna har propagerat för i flera år. Kontrollen kommer bara att genomföras vart fjärde år och endast omfatta sådant som är av betydelse för trafiksäkerheten. Om till exempel ett hjul fallerar på bromsprovaren får nog den sansade bilägaren vara tacksam att det hände där och inte vid en hård inbromsning ute i trafiken.

Skattebefrielse från en viss årsmodell

Det bör observeras att såväl den principiella ändringen som årtalet 1975 endast är ett förslag. Av texten framgår också att det fasta årtalet som eventuellt kommer att beslutas kommer att vara året 30 år före det år beslutet träder i kraft. Ett fordon som en gång blivit skattebefriat kommer sålunda inte att återigen bli skattepliktigt. Vi är givetvis medvetna om att en fast skattegräns kommer att göra det mindre tilltalande att påbörja re-

novering av ett fordon som aldrig blir skattebefriat varför vi istället, om frågan över huvud taget kommer upp, kommer att hävda bibehållandet av en rullande gräns.

Kanske man kan tänka sig kompromisser såsom en rullande 35-årsgräns eller en fast gräns som flyttas fem år vart femte år.

Särskilda registrerings skyltar för entusiast- och veteranfordon

Vägverket anser att det inte finns något skäl för sådana skyltar, en uppfattning som delas av MHRF. En sådan specialutmärkning av en fordonskategori gör det lättare att i en framtid införa restriktioner för användandet av fordonen. Exempel på sådana restriktioner finns i många länder inom EU.

*Georg Magnusson,
remissansvarig i MHRF:s styrelse*

Läs rapporten i sin helhet på: www.vv.se/filer/42421/veteranfordon.pdf

Motorhistoriska Riksförbundet,
Anderstorpsvägen 16, 171 54 Solna.
Tel. 08-30 28 01 Fax. 08-31 27 06
E-post: mhrf@mhrf.se
Hemsida: www.mhrf.se

Försäkringsnyheter från PåGång

Vi har infört premiehöjningar på 3% i alla grupper utom moped. Vidare höjs räddningssjälvriskan till 500 kr. och en "hjulspecial" har införts för fordon som är i fint originalutförande, men som har andra hjul och däck än original.

Läs mer i broschyren "Försäkringar för samlarfordon nr 27!"
MHRF-försäkringen

Midnattssolsrallyt 2008

Gunnar Lindell

Efter vår övning 2007, då vi kom på placering 18 bland 39 i klasserna Historic Regularity Rally, fick vi blodad tand. Vi bestämde oss därför att köra även 2008.

Det största bekymret vi hade under rallyt 2007, var växellådan som mer eller mindre packade ihop på slutet. Ett samtal med "trollkarlen" Olle Steen gav vid handen att det bara var att plocka ur motor och växellåda för en totalreovering. När delarna låg på bänken kunde vi inte begripa hur vi över huvudet hade kommit i mål. Det mesta var trasigt. Nållagren existerade inte, dreven kraschade och shimsen helt slut! Olle reoverade växelådan och till slut fanns inte ens locket kvar från ursprungliga lådan. Även Sonettens speciella slutväxel fick skrotas och ersättas med 96-ans slutväxel. Den innebär en något lägre maxhastighet.

Problemet att det var näst intill omöjligt att få i växlarna berodde på att länkaget från växelspaken ner till växelådan var glappt eller mycket glappt. Genom att helt sonika svetsa fast en av delningarna i länkaget blev växlingen klart bättre.

Däcken hade slitits ner till endast en tredjedel kvar, så nya däck monterades. Tändningsfelet, som uppstod i Katrineholm, berodde på att tändningslåset bokstavligt hade smält. Nytt lås monterades. Omedelbart före starten i Kristianstad vägrade högra torkaren att fungera. Fästet modifierades och kommer förhoppningsvis att fungera bättre. Eftersom bilen inte har intervallfunktion på torkarna, monterades en vippkontakt parallellt med torkarnas strömbrytare och på så sätt har vi fått en "manuell intervallfunktion".

Ett annat jätteproblem vi hade, var att motorn överhettades vid tomgångskörning och långsamma körningar i köer o. dyl. Lösningen blev att demontera den ordinarie kylfläkten och i stället montera en effektiv elektrisk fläkt direkt bakom kylarpaketet. Fläkten drivs nu direkt från batteriet via en 15 A säkring och ett relä. Manövern går från en strömbrytare i kupén och direktkopplad säkring efter batteriet

till reläet. Därigenom kan fläkten köras oberoende av om motorn går eller inte. Under vårens provkörningar har det hela fungerat bra. Senare monterade jag en kontrollampa, så att det märks om någon av säkringarna skulle gå och fläkten därmed stanna.

Lars Erik, teamet suveräne co-driver, irriterades efter loppet på att vi allt som oftast fick en eller ett par sekunders fel både på de hemliga tidkontrol-



Med silvertjip klarar man allt!

lerna utmed sträckan och vid mål trots att vi, enligt hans beräkningar borde ha nollat. Lösningen blev ett omfattande kalibreringsarbete av trippmätaren, som utfördes med olika bilar och på olika sträckor.

Till slut hade felet reducerats till 1,3 %, och helt nya tidtabeller fick räknas fram, kopieras och plastas. För säkerhets skull tog vi fram tabeller även för 1,4 % och 1,5 % fel. Det irriterande felet vid mål-TK visade sig bero på totalt hjärnsläpp hos både förare och kartläsare. Eftersom vi under specialsträckan läste klockan mot trippen och tidtabellen, gjorde vi samma sak även vid målet, men glömde att vi där var tvungna att jämföra tiden - inte med trippens tidtabell - utan med tabellen för "rätt längd". Tidsskillnaden

mellan de två var mellan 1 och 4 sekunder!

Trots att "Regularity" skall gå förhållandevis långsamt, fick både Lars Erik och jag åtskilliga smällar när vi for fram utefter rallysträckorna. Vi bestämde därför att montera 4-punktsbälten i bilen. Dessa inköptes hos Janolisa utanför Malmö. Vi valde 2-tums bredd, även om 3-tums bredd är de som är godkända i rallybilar enligt Appendix K. Vi bör få våra godkända eftersom vi inte går under Appendix K.

En ordentlig service av både bilens drivpaket och växelfunktioner och även en fyrhjulsinställning var en självklarhet. Det fanns ett irriterande kylvätskeläckage som bara uppstod då bilen stod stilla och var kall. Trots flera besök på verkstaden kunde vi aldrig identifiera läckan. Vi bytte vattenpumpen. Eftersom allt arbete på bilen gjordes hos Auto-Center i Falun, som inte bara är en bra verkstad utan även en central för diverse rallyentusiaster, fick vi veta att ytterliga två bilat från Falun avsåg att starta. Den ena är en Porsche 911 och den andra Christer Steens nybyggda SAAB 96, V4.

Den 16 januari öppnades intresseanmälan för årets rally och vi anmälde oss redan ett par minuter efter klockan 8 på morgonen. Omedelbart morgonen efter var det dags att boka hotellrum. Det visade sig att vissa hotell redan var fullbokade och till vår förvåning fick tävlingsledningen stänga förhandsanmälningen redan efter 3,5 dygn då 79 bilar redan hade anmält sig. Dessa 79 var emellertid garanterade start. Och tur var det för när anmäl-



Ny hastighetsmätarwire

ningstiden gick ut 30 april hade 230 bilar anmäls. Tävlingsledningen hade avsikten att tillåta 150 bilar att starta, men sträckte ut det först till 165 för att slutligen godkänna 173 bilar.

Under rallyt 2007 fick vi också lära oss att om fel uppstår under sträckorna - utom vid de fastlagda serviceställena - är det bara besättningen som får åtgärda fel och bara med den utrustning som finns i bilen. Vi la därför ner en hel del arbete på att utrusta både tävlingsbilen och servicebilen med vad som troligen kan bli aktuellt under de tre dagarnas tävlande.

I likhet med förberedelserna 2007 anmälde vi oss till SVKV-pokalen i Västerås som träning inför Midnattsolsrallyt. Denna tävling har ytterligare en "klarighet" då man under en SS ändrar medelhastigheten från 50 km/tim till någon annan, lägre, hastighet för att sedan efter viss sträcka gå tillbaka till den ursprungliga. Genom att programmera en räknedosa

hoppas vi kunna beräkna den sålunda förändrade idealtiden.

Tävlingen var trevlig även om den var jobbig i den 30-gradiga värmen. Den inleddes med en konkörning, men eftersom många koner låg ner var det omöjligt att veta hur man skulle köra. Lite fel blev det. Omedelbart efter starten på en av specialsträckorna råkade tidkortet blåsa ut genom höger sidoruta! Tvärstopp - och så fick Lars Erik springa ca 50 meter för att hämta det. Därefter blev det fortkörning för att ta igen den förlorade tiden. Totalt sett tycker jag att vi körde bra. I genomsnitt hade vi 2,6 sekunder fel över 12 hemliga kontroller. Tillsammans med konkörningen kom vi 8:a. Räknas den bort kom vi 6:a. Totalt startade 29 bilar.

För att försöka få med allt som kunde tänkas behövas gjorde jag upp noggranna listor. Trots det missade vi att ta med en hastighetsmätarwire i reserv. Detta misstag fick vi erfarenhet av senare. Det irriterande kylvattenläckan upphörde och vi hade aldrig problem med det under hela tävlingen.

På samma sätt som föregående år hämtade vi upp Maggan och Bengt-Arne i Mariestad och rullade lugnt ner till Kristianstad. Jag var lite funderksam om man skulle godkänna säkerhetsbältena, men besiktningen gick galant och alla papper var i ordning. Det var inte alla bilar som klarade besiktningen och de fick åtskilligt med problem som skulle lösas på nolltid.

Efter detta var allt klart för start i årets rally!

Midnattssolsrallyt sträcka för sträcka

Lars Erik Lindell



Klart för start i Midnattssolsrallyt 2008, startplats, Kristianstad

Under torsdagsmorgonen for vi iväg för att kalibrera trippmätaren. Det fanns en sträcka strax utanför Kristianstad som var utmärkt och som vi fått en roadbook till för att kunna kalibrera på. Den mätte 6,817 km och vi åkte två gånger - 6,89 resp. 6,885 km vilken gav en felvisning på ca 1%. Det blir alltså den tabellen vi kommer att åka efter. Dessutom satt vi och räknade ut den exakta körtiden på varje sträcka så att vi vet exakt när vi ska passera mållinjen. Detta kom vi på under de sista sträckorna i fjol. Klockan tio är det dags för vår grupp att besiktiga bilen. I år är det uppdelat så att startnummer 1-30 besiktigar

mellan 9 och 10 osv. Inga problem med den. Sedan var det sightseeing, vi åkte till Karlshamn och tittade på Karlshamn Punchmuseum. På vägen hem ösregnade det men sedan klarade det upp.

Fredag 27/6

Ganska kort transport ut till första specialsträckan som gick strax norr om Kristianstad. På vägen ut dit så såg vi (på långt håll) ett vildsvin, ev. med några kultingar. På transporten satt jag och räknade på trippens felvisning och beslöt att istället köra på tabellen 1,3 – dvs. vår tripp visar 1,3% för mycket.

SS1, Kullan – 4,19 km

*”Smal krokig byväg med många krön”
(enl. officiellt program)*

Inga större sensationer på sträckan, men vi glömde nolla trippen vid starten så det fick göras efter ca 50-100 m. Vi gjorde en bra målgång enligt den modell vi kommit överens om, dvs. att när det återstår tio sekunder till beräknad målgång räknar jag ner till noll och då är det upp till föraren att passera mållinjen exakt när jag säger ”noll”. Vi kom dock i mål 1,5 sek för tidigt enligt officiellt resultat som tillsammans med HTK gav 3,3 sek fel. Till viss del berodde det nog på strulet med trippen. Nytt för i år är att man får en prick för varje 1/10 sek, istället för en prick per sekund som i fjol. Vi fick alltså totalt 33 prick på sträckan. Detta innebär ännu noggrannare körning och bättre spridning bland de tävlande.

På transporten efter så stannade vi för lite service där vi bara fyllde bensin och åt några bananer. Men sedan märkte vi att det var väldigt bråttom till TK2 så vi satte full fart. Som tur var kunde vi komma förbi kön och stannade i TK'n bara 32 sek innan tiden var ute. Det höll på att bli en tråkig start på tävlingen.

SS2, Aborramåla – 8,04 km

”Första delen är en smal byväg i skog, efter vägbytet i Letesmåla blir det lite bredare och snabbare väg”

Denna sträcka var lite smalare och krokigare än den första. Vi fick en rejäl sladd som gjorde att bakändan var nere i diket lite grann men det gick bra (det stod mycket folk där), och mitt på

sträckan slog avgassystemet i en sten så att bilen därefter lät lite mer än tidigare. Vår måltid klarades med endast 0,1 sek försening. Jättebra. Dessutom en bra passage av den hemliga TK'n gav totalt bara 8 prick på sträckan. Det var alltså i realiteten bara 0,8 sekunder fel. Med detta var vi faktiskt bäst bland de 43 regularitybilarna! Sedan 50 km transport till Uråsa flygfält strax söder om Växjö.

SS3, Uråsa – 5,48 km

”Sträckan är designad av Kalle Grundel för rally av bästa sort”

Här hade de lagt en sträcka på ett nedlagt flygfält som nu var timmerupplag efter stormen Gudrun samt ett ställe för div. motorsport. Sträckan var över 5 km så det var en rejäl sträcka och vi misstänkte att den nog skulle bli svår att klara 50 km/h på. Det stämde, det var en riktig snurr bland timmerbrötar, halmbalar och däck. Mycket folk, särskilt på slutet av flygrakan. Vi tog det lite för lugnt och hade svårt att hålla tiden, vi låg efter hela tiden. (Men det gjorde många.) Vissa gasade å andra sidan för mycket också. Vi tog i alla fall väldigt mycket prick här; 246 stycken (210 i mål) vilket var alldeles för mycket. Vår service hade i alla fall hunnit hit så de kunde se lite av bilarna och det kunde vi med eftersom vi fick mat ute i ett tält på ”flygrakan” efter att vi kom i mål. Ett trevligt inslag i alla fall.

Sedan sex mil transport förbi Växjö upp till Norrhult.

SS4, Bränderyd – 11,48 km

”Sträckan går på en mycket fin väg, som

är ganska snabb. Men sträckan saknar inte sevärheter; här finns ett antal häftiga tjuvny. Sträckan är mycket kuperad. Halva sträckan går uppför och resten av sträckan utför med en hel del lyft.”

En sträcka på över en mil men den var ganska lättkörd med en bra och fin väg utan några stora svårigheter. Vi kom bara 0,1 sek för sent till mållinjen enligt vår egen plan. Tog ytterligare en del på den hemliga tidkontrollen som vi såg. Vi tyckte att vi just då låg ca 2 sek fel men vi tog faktiskt bara 0,9 sek där så slutsumman blev därför bara 10 prick vilket vi var näst bäst med.

Lång transport sedan med lite kort service strax söder om Vetlanda. Och sedan vidare upp till dagens sista sträcka som gick i närheten av Jönköping.

SS5, Björkudden – 8,79 km

”Fin byväg som är snabb i början med en krokig sista hälft”

Denna sträcka körde vi även förra året, även då som SS5 men då bara de första 4 km. Den har några luriga böjar här och var men inget som beredde oss några problem. Det var ganska mycket folk här ute på sträckan tyckte jag mig se när jag en kort stund tittade upp från min tabell, klocka och trippmätare. Dessutom lyckades vi helt nolla tiden i mål, dvs. vi passerade på tiondelen när vi ville passera! Totalt fick vi 12 prick här.

Sedan var det bara en transport de sista tre milen in till torget i Jönköping. Även i år så körde vi längs gågatan och blev intervjuade när vi stod

vid TK. Inte lika mycket folk som i fjol. Kort service och sedan Parc Fermé. Här bytte vi servicepersonal, Jörgen och Ludvig kom och hämtade Maggan och Bengt och Monica och Lasse kom ner med tåget och tog över. M, L och jag gick ut och käkade kl. 21 på en pub. Pappa orkade inte vänta utan åt den gratislunch som alla tävlande bjuds på. Vår mat var nog godare trodde han.

Vi fick resultatet också; NIA totalt (som egentligen var åtta)!! Sensationellt bra bland 43 startande, särskilt med tanke på SS3 där vi tog mycket prick. Utan den hade vi legat på en delad andraplats! Överlag bra, bilen funkar perfekt och vädret är bra – inget regn och inte för varmt.

Lördag 28/6

Vi lämnade Jönköping för en tre mils transport norrut på E4:an. De hade seedat om regularityklassen så att de bästa startade sist, vi var alltså nia från slutet. Vi märkte under transporten att frihjulet gick i, det vill vi inte ha så innan starten på SS så gjorde vi fast den med ståltråd (dvs sektorn som man kopplar in det med).

SS6, Öland – 8,10 km

”Sträckan går på en mycket fin väg som har allt: uppför, krokigt, snabb och nerför. Vacker fin småländsk landsbygd när den är som bäst”

En mycket rolig sträcka. Det svängde hela tiden så det var i det närmaste rally hela vägen, vi fick gasa på rejält för att klara att hålla tiderna gentemot tabellen. Det var mycket folk längs sträckan och de

fick nog se en hel del skoj för det var många passager genom byarna där det var svårt och vi var ofta nära dikeskanterna. Bland annat var det ett ställe med en hårnål höger och sedan brant uppför där tvåans växel ramlade ur så vi tappade helt farten. Där förlorade vi massor av tid och troligen stod den hemliga TK'n där för det visade sig att vi var 6,4 sek sena vid den. Vi tog totalt 69 prick på sträckan vilket var ganska mycket.

Därefter följde en lång transport på nio mil till Rydsnäs mellan Eksjö och Kisa. På transporten satt jag och funderade, enligt resultatlistan över gårdagens sträckor så låg vi oftast för sent på HTK så jag beslöt byta tabell från 1,3% till 1,4%.

SS7, Sjöarp – 8,66 km

"Härliga svepande böjar av "Finlandskarakter" på fin byväg, slutet på sträckan är snabb byväg med riktiga svängar"

Sträckan gick bra. Vi lyckades klara måltiden med 0,2 sek, vilket var bäst bland de regularityekipage som dittills hade kört. Med 1,6 på hemlig TK så blev det totalt 18 prick här.

Sedan kort transport till dagens tredje specialare.

SS8, Födekulla – 6,75 km

"En klassisk Midnattssolarallysträcka, väldigt krokig och kuperad på smal allmän väg"

En dammig sträcka igenom en hel del skog. Även här stod det mycket folk. Vi fick ett tjuvstopp i starten men det kostade egentligen inget. Bilen har börjat dra in en massa damm

så ibland är det nästan svårt att andas. Vet inte vart det kommer ifrån men troligen igenom bakrutan eller bakluckan. Vi var 0,8 sek sena i mål som tillsammans med 2,2 sek på sträckan gav 30 prick.

Därefter följde en kort transport in till lunchuppehåll och service i Österbymo. Där var det en hel del människor samlade och jag blev intervjuad denna gång. Speakern kommenterade att vi såg nöjda ut. Vi hade just fått resultatet där vi såg att vi klättrat två placeringar till sjunde plats, så det var klart att vi var uppåt. Vi parkerade där Lasse och Monica hade gjort i ordning (förträffligt) och gick och kåkade. Vi förstärkte bara frihjulreparationen och fyllde på med bananer och vatten

SS9, Sjönäs – 8,57 km

"En sträcka som under årtionden varit förarnas favorit med många o långa svängar"

En relativ enkel och händelselös sträcka. Inga större problem alltså förutom allt damm som kommer in. Vi missade dock lite i målet och kom in 1,2 sek för tidigt, men å andra sidan tog vi bara 0,1 sek på HTK så 13 prick var vi nöjda med.

På transporten började det till och från att låta illa från hastighetsmätaren. Till sist slutade den att fungera, och vad värre vad - trippen slutade också att fungera!! Omedelbart kändes det nästan lönlöst att fortsätta men det gjorde vi i alla fall. Dessutom var vi tvungna att ta bort den högra vindrutestorkaren för att den vänstra skulle funka (det småregna-

de lite men slutade snart). Vi tog oss till nästa SS ändå.

SS10, Mjölkvik – 5,57 km

"Fin byväg som har allt, krokig men följsam, tävlades flitigt på 70 o 80-talet"

Eftersom vi nu saknade tripp så fick vi lägga om taktiken lite. Innan start så räknade jag ut den exakta tiden vi skulle ha vid passage av två varningar i roadbooken. Det skulle bli de enda riktpunkterna under sträckan – efter 3,01 och 4,64 km. Och det gick ofattbart bra, vi låg bara någon sek fel vid passagerna och totalt tog vi bara 10 prick på sträckan (8 i mål)!!

På transporten genom Mjölby upp mot Motala diskuterades olika lösningar hur vi skulle få tag på en ny hastighetsmätarvajer. Vi ville inte ge upp i alla fall. En lång transport var det och vi fick vara skärpta för att hitta rätt till nästa specialare eftersom vi inte hade någon trippmätare.

SS11, Långskogen – 7,40 km

"Långskogen tillhör en av de klassiska rallysträckorna i Östergötland. Den har vid ett flertal tillfällen varit med både i Östgötarallyt och Marknadsnatta, sommar som vinter. Det får anses som en snabb sträcka där den som vågar kan ta mycket tid av sina konkurrenter. Det finns dock möjligheter att göra bort sig också"

Sträckan hade kortats något gentemot roadbooken. Även på denna sträcka räknade jag ut diverse hålltider på de varningar som fanns i roadbooken. Det fanns fler här, hela fem stycken och vi var oftast inom 4 sek på

dem allihop. Pappa är bra på att hitta en jämn fart, han kör på 2850 varv på treans växel. Det är 50 km/h. Säger jag att vi ligger en sekund efter så ökar han med 50 varv en stund och ligger vi en före så minskar han. Då är vi snart rätt igen. Vi tog bara 43 prick här som vi får vara mycket nöjda med med tanke på förutsättningarna.

Transport ner till Motala och målgång i hamnen. Massor av människor som applåderade när vi körde in till målrampen. Otroligt kul. Intervju igen där vi efterlyste en vajer och sedan körde vi in till centrala torget där det var service. Monica och Lasse ledde in oss på rätt ställe. Vi plockade bort den gamla vajerväxeln och vajern till trippen. Det visade sig att hastighetsmätarvajern gått av längst ner vid växellådan. Monica ringde runt till diverse folk för att försöka skramla fram en vajer men under tiden hade Lasse lyckats hitta en snubbe (funktionär) som trodde han hade en vajer till en 95a hemma. De åkte hem till honom och hämtade den. Vi fick ta bort drevet nere vid växellådan och ta isär den för att få bort resterna av den gamla vajern. Det gick det också. Sedan drog vi om den nya vajern så att den gick direkt till trippen och struntade i hastighetsmätaren. Sedan en kort testkörning. Och det funkade. Hurra! Vi fick sätta fast trippen lite provisorisk på instrumentbrädan med silvertejp. Sedan till Parc Fermé i ett parkeringsgarage. En god middag på Harrys följde. Då ringer ytterligare en person som hade en vajer (som vi ringt tidigare men som varit ute på en sträcka). Han åker hem till Ving-

åker och hämtade den och mötte sedan Monica på torget och sålde varern till henne för 100 kr. Kanon med en i reserv.

Sedan gick vi och kollade resultaten och otroligt nog ligger vi kvar på sjunde plats. Jättekul.



Lars Erik servar efter dag 2

Söndag 29/6

Vi började dagen med nitton km transport till Borensberg inklusive ett kort stopp för tankning.

SS12, Hultet – 13,07 km

"Efter start ett antal sevärda svängar, 5 km in övergår det till skjutfältskaraktär med ett par luriga lyft. Mitt på sträckan mindre väg, smal, trång som övergår i härlig rallyväg mot målet i Bjärka"

Börjar sista dagen med en rejält lång sträcka, körtiden blir 15:41,0. Sträckan går bra och vi tar bara 0,4 sek i målet och totalt 12 prick. Transporten sedan gick på en krokig, grusad allmän väg där det inte gick att åka så fort och vi (liksom alla andra) fick jobbigt att hinna till nästa TK. Vi stämplade in med endast 2,5 min tillgodo efter 65

km. Överlag har det vara mycket tajta transporttider genom hela tävlingen. Men visst, det är långt mellan Kristianstad och Karlstad.

SS13, Yxviken – 12,29

"Börjar med en ganska bred och hård väg som på mitten ändrar karaktär till mera lösgrus och smalare. Sträckan har nog det mesta man kan önska av en rallyväg!"

Den här sträckan norr om Finspång körde vi även i fjol. Mycket folk stod vi starten men mitt på sträckan ute i skogen var det inte så många. Som det även varit på de andra sträckorna så är det mycket rullgrus och det blir ofta mycket sladdande. Men roligt. Även denna sträcka gick rätt bra och vi tog 28 prick här, varav 0,4 sek i målet. Men att vara 2,4 sek tidiga på HTK var egentligen alltför mycket – anmärkningsvärt var att de hade satt den bara 650 m före målet. (Ingen HTK har stått närmre start än 2 km.) I starten fick jag inte igång stoppuret så jag kollade på den fasta klockan med officiell tid istället. Det gick lika bra. Transport till Vingåker följde.

SS14, Lundbyskog – 7,78 km

"En välkänd sträcka som används åt båda håll. Fin och hård byväg, något mindre/smalare väg genom ett skogsparti mitt på sträckan. Det finns flera partier med ett antal luriga svängar över öppna gårdar där du ser bilarna länge..."

Hela sju vägbyten på denna sträcka som startade vid Lunda herrgård (där det stod två Austin Healey framför boningshuset) och gick mellan små byar runtomkring. Mycket dammig och mycket publik vid vägbytena. Di-

rekt efter förvarningen så var det en 90 graders vänster där vi var nere i diket lite grann men målgången var åter igen mycket bra (0,4 sek) och vi tog 22 prick på sträckan.

Därefter transport till Brevens Bruk för lunchuppehåll. Lite soppa i bilen, fönstertvätt och kort intervju som gick ut i högtalarna över serviceområdet. Jag försökte tejpa runt bakrutan för att det inte ska damma in men jag vet inte om det hjälpte så mycket. Vi fick goda hamburgare till lunch. Sedan en kort transport ut till sträcka 15.



Laddade till tusen inför nästa sträcka

SS15, Brevens Bruk – 8,43 km
”Sträckan är något snabb i början och kröker till mot slutet. Typisk 70-talväg med hår på bröstet”

Massor av bilar runt start och mål och massor av folk på sträckan. Här gjorde vi det riktigt bra och tog bara 7 prick på HTK och lyckades nolla målgången. Fjärde bästa ekipage betydde det.

Sedan hela åtta mil transport bort mot Tiveden för nästa sträcka. Åt lite frukt på vägen.

SS16, Grässjön – 13,51 km
”Omväxlande sträcka i tre delar; först halvsnabb smal väg, därefter ett riktigt snabbt och brett parti. Avslutande 5 km är mycket krokigt och kuperat där hela styrutslaget måste användas”

Tävlingens längsta sträcka. I starten stod vårt första serviceteam, Bengt-Arne, Maggan, Ludvig och Gun och hejade på oss så vi gjorde en extra brutal start här. (De åkte sedan vidare till Karlstad.) Sträckan var krokig och rolig i början och på slutet men skittråkig på mitten där det var brett och rakt och således fjuttigt att puttra fram i 50 km/h. Riktigt bra målgång på 0,1 sek och totalt 18 prick på sträckan. Vi hade en fight med ett par norrmän i en hundkoja om sjunde platsen men de körde på fina 4 prick här så vi halkade ner till åttonde plats. Kort transport sedan förbi Röfors upp till Laxå för snabbservice och supersnabb fika. Våra vänner Torbjörn och Gisela var där och vi hann säga några ord innan vi var tvungna att åka vidare. Synd att transporterna ska vara så jäkla tajta.

SS17, Högåsen – 7,16 km
Sträckan startade i Svartå och gick norrut förbi sjön Stor-Björken. På sista kilometern var det mycket krokigt och massor av folk som satt vid sina sommarstugor. Vi hade sett i roadbooken att målet låg direkt efter en 90 graders vänster och hade kommit överens om att ösa på lite efter förvarningen för att ha tid att få en bra målgång. Och det gjorde vi, men målet låg tyvärr mycket närmare böjen än vi trott så vi gled på snedden in i målet med låsta

hjul hela 3,9 sek för tidigt. "Jävlar!" skrek vi i kör... Vi tog tyvärr hela 56 prick på sträckan.

Nu följde ytterligare en lång transport, denna gång upp till Karlstad och tävlingens sista specialare. Vädret var fortsatt varmt och soligt.

SS18, Färjestads travbana – 1,46 km
"Detta är den numera världsberömda arenasträckan Karlstad Super Special Stage i Uddeholm Swedish Rally. En specialbyggd parallellbana som när VM körs bjuder på farter upp till 160 km/h och hopp upp emot 30 meter"

Massor av folk på travbanan väntade oss när vi körde in, säkert 15 000. Man blev faktisk lite nervös. Hela vår servicestyrka var här nu och vinkade åt oss. Kort intervju med mig denna gång där vi åter berörde fadäsen med hastighetsmätarvajern dagen innan. Vi förstod att denna sträcka skulle bli som SS3, dvs. svår att överhuvudtaget hinna på idealtiden som var 1:44,9. Vi drog iväg i alla fall och hade

en del rejäla sladdar. På slutet var det ett hopp som vi tog det lugnt över men där vi ändå slog i underredet. Kom i mål på 1:49 och tog alltså några prick där samt några på en hemlig TK (var den nu var). Totalt 61 prick här och eftersom norrmännen på sjunde plats hade något mindre så blev vi kvar på åttonde plats. Men det var vi väldigt nöjda med.

Sammanfattning

Ett mycket bra genomfört arrangemang och en rolig tävling med fantastiska sträckor, mycket folk, bra väder och ett resultat som översteg våra förhoppningar.

43 startande i de två regularityklasserna, 38 kom i mål

Totalt 696 prick

Slutlig totalplacering: 8 (7:a i klass 2)

Sträckplaceringar: 13-1-30-2-7-15-4-10-5-2-20-7-14-8-4-10-25-25

Totalplacering: 13-5-12-11-8-8-7-7-7-7-7-8-7-7-8-8-8

Vår medlem Ari Pakarinen i Vuorela i Finland...

sände oss en bild på sin fina röda Sonett III, den vill vi gärna visa er, om än i svartvitt



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!



Repsats huvudbromscylinde 78 36 430, passar alla 195:-

Repair kit master brake cylinder 78 36 430 fits all models. Price 195 SEK



Repsats kopplingen, slavcylinde 78 46 074 passar alla med V4 motor 85:-

Repair kit clutch, slave cylinder 78 46 074, fits every one with V4 engine. Price 85 SEK



Repsats kopplingen, huvudcylinde 78 46 082 passar alla med V4 motor, 105:-

Repair kit clutch, master cylinder 78 46 082, fits every one with V4 engine.

Price 105 SEK

Älvnäsfestivalen på Ekerö

Jan-David Skavén

Micke Lindström bjöd in mig till Älvnäsfestivalen på Ekerö (eller Birch Hill Park Race) den 23 oktober 2008 och det är jag glad för, det blev en höjdare! Festivalen är ett lokalt arrangemang med ett tjugotal bilar, helikopterlyft (drygt fem minuters lyft för 300:-), tipspromenad, lotterier och loppis.

Det började med att vi beundrade de mycket fina och bitvis udda fordon som fanns där som Aston Martin DB5, ni vet Bondbilen, Jaguar C-type, A-Ford cabriocoach, en gammalt tävlingsford från 1931, en hot rod, en VW Kharman Ghia, ja det var ett antal till inklusive min Sonett II V4.

Sedan drog man igång att köra en runda på delar av Ekerö, den skulle köras på en idealtid på mellan 25-30

minuter. Under rundan skulle man sedan hitta 8 bokstäver och få ihop det till en stad med anknytning till en biltävling. Därefter skulle vi åka runda två på samma tid som runda ett eller i alla fall så nära som möjligt. Det var bara det att vi missade maxtiden på 30 minuter för första rundan, så vi insåg att vi skulle bli diskade. Vi fixade dock staden, det skulle bli Valencia. Att vi blev diskade gjorde fak-



Det var fullt av åskådare runt Sonetten och tomt vid Aston Martin DB 5

tiskt ingenting, jag och Anna, Mickes fru hade en trevlig biltur och såg på en massa läckra och delvis ovanliga hus och det var ett bra tillfälle att se sig omkring på Ekerö.

Tipspromenaden hoppade jag sedan över, däremot köpte jag lotter och vann en bok, dimmer och stegräknare, tre vinster på sju lotter får man vara mer än nöjd med. Trodde jag. För sedan blev det prisutdelning:



Först korades vinnaren av de två rundorna, det blev en herre som endast hade åtta sekunders skillnad på sina åkturer. Därefter fick en tjej pris för tipsrundan. Slutligen hade alla chansen som köpt lotter ännu en sista chans att vinna, oavsett om man köpt en vinst- eller nitlott tidigare. Man ropade ut vinstlotten, grön 48 och ser man på, till min förvåning och glädje hade jag just den här lotten, det var en av de sju jag köpt av totalt tror jag 400 lotter. Vinsten för alla tre som vann var en helikoptertur och inte bara lokalt utan en längre tur! Inte dåligt, må jag säga. Den unga kvinnliga piloten tog oss först från Ekerö på en tur över södra Stockholm för att sedan flyga rakt över centrala Stockholm. Jag tog



frenetiskt kort och filmade, för det är ju inte varje dag man får chansen att se sin stad från ovan på detta sätt. Efter ca. 20 minuter landade vi igen på Ekerö, mycket nöjda över turen i det vackra vädret.

En härlig dag, inte en droppe regn trots att jag tog ut Sonetten och det var välarrangerat av bl.a. Micke och hans kompis Hasse. Eller som jag skrev i början, inte minst med tanke på helikopterturen, det blev en höjddare!



det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Sports & Exotic Car

Vår oförtröttlige internationelle bi dragsgivare Axel Boey i Belgien har mailat en PDF-fil igen. Denna gång på en lång artikel på engelska från decembernumret 2007 av Sports & Exotic Car. Artikeln, skriven av Mark J. McCourt handlar mest om Sonett III men innan han kommer till den avhandlar han seriöst såväl Sonett I som II. När det gäller III:an så behand-

las såväl kaross som inredning, motor, växellådan, bromsar och fjädring. För alla dessa ingående detaljer i Sonetten tas såväl för- som nackdelar upp. Jack Ashcraft som jobbat med att sälja delar till olika Saabar och hjälpt till med olika renoveringar intervjuas också i artikeln. Även Saab- och Sonettprofilen Bruce Turk i USA intervjuas och han berättar att de bland sina sju Saabbilar oftast tar sin Sonett III från 1974 när de ska resa på grund av bilens pålitlighet och att den lätt håller takten med moderna fordon. Sista året kostade Sonetten 4898 USD i USA. Mark avslutar artikeln med att skriva, att "trots den lilla storleken och avsaknaden av modern komfort så är glädjen över att köra dessa oortodoxa tvåsättesbilar rent, utspädd Saab". Som komplettering av denna seriösa artikel finns namn och Internetadresser till såväl olika firmor som säljer reservdelar som olika Saabklubbar, däribland Club Sonett Sweden.

Jag sänder er gärna artikeln som en PDF-fil om ni ger mig er e-mailadress, den är läsvärd och vem vet, ni kanske har nytta av "specialists" och "club corner" på slutet också!

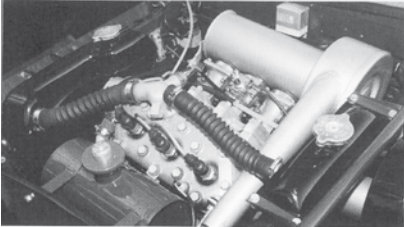


Metro

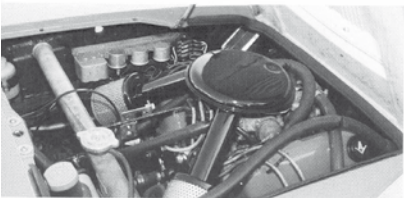
Den 5 mars rapporterade Billy Andersson om den nya konceptbilen från Saab, 9-X Biohybrid. Så här skrev han i början av artikeln: "Första coola Saaben sedan Sonetten på 60-talet". Ja, resten av artikeln handlar förstås om den nya Saaben med etanolhybridmotor som enligt artikeln inte ska produceras. Däremot tror journalisten att många delar från den kommer att sitta i den kommande småbilen 9-1 X. Trevligt att man kopplar till Sonetten när man anser att den nya konceptbilen är "cool" men ni som läser dessa rader visste ju redan det...

Bosses bilar

Johnny Johansson sände mig ett trevligt klipp från en bok som Bosse Bildoktorn skrivit redan 2005. Men det



1.9-litersmotorn löter som en dvärgslättarna och är inget under av hållbarhet, men dess som en gång kört ett lagom trimmat exemplar blundar gärna för prettesser som löslösgång, ty de här maskinerna går som alla bilar just innan de står stilla.



Det tvålitrade motornumret på Sonett III kan verka svårjäbat, men det mesta är ganska lättåtkämpligt. Däremot gäller jag inte 1.9-motorns grundkonstruktion som kräver en extra axel bara för att hålla vibrationerna på en viss nivå, ett detaljmoment för god ingångskonst som är konstruerade maskiner med så få rörliga delar som möjligt.

är inte den bok jag skrev om i nummer 1/2005, den hette "Bosse Bildoktorn, värdefullt och värdelöst vetande". Det verkar som om han, eller förlaget, friskt stuvat om texten från den boken i "Bosses bilar" för vissa meningar är nästan desamma. I korthet behandlar den Sonett-historiken från början till slut. En rubrik är "nödlösningar" och det är ju välkänt att man använde det. Bland annat står det att huvlåsen kom från en närbelägen bensinmack!

Därefter berättar Bosse hur GAS, Gunnar A Sjögren lyckas få till en fin kompromiss mellan Björn Andreassons konstruktionsidéer, Sergio Coggios



I slutet av sextiotalet började det bli tydligt att det var dags för en ny bil, men utan att ändra på mittpariet, det slår sig mot den gamla konstruktionen som fram av flygkonstruktören Björn Andreasson. Sjön var en av de som hade varit Karlströms prototyp till produktionsbar bil och var ända sedan dess ägare av ett företags uppbyggnad.

Andreassons förslag blev dock för dyrt och uppdraget gick vidare till italienaren Sergio Coggio, som tog sig den konstnärliga friheten att ändra allt, även mittet. Resultatet blev en bil som både var längre, bredare och lägre än föregångaren – dyrt, dyrt. Problemet skickades än en gång vidare. Nu till en av Saabs egna tecknare, Gunnar A Sjögren. Även Gunnar kom med eget mycket smakfullt förslag. Men det fick tummen ner:

"Anpassa italienarens förslag till bottenplattan och mittpariet. Vi har betalt dyra pengar till Coggio och får inte missa tillfället att kunna skylla med en italiensk design."

På något märkligt sätt lyckades Sjögren kombinera Andreassons konstruktionsidéer, Coggios design och den gamla Sonettens baskonstruktion till en bil som såg helt ny ut. Saab Sonett III premiärvisades på New Yorks bilsalong 1970 eftersom USA fortfarande var Sonettens huvudmarknad. Modellen var sig därefter ganska lik ända fram till 1974 då det sista exemplaret rullade av bandet och en epok gick i graven. Tänk om Saab hade fortsatt sportvagnsproduktionen även när turbomotorerna kom i bilden!

giolas design och den tidigare Sonettens baskonstruktion så att bilen såg helt ny ut. De fyra sidorna om Saab Sonett i boken illustreras bland annat med två bilder på en tvåtakts- och en fyrtaktsmotor samt på den vita Sonett II:a som ägdes av Åke Olsson samt den röda III:a som ägs av Annalill och Thomas Gustavsson.

Vi avslutar Bosse Anderssons rader om Sonetten med ett citat: "Tänk om Saab hade fortsatt sportvagnsproduktionen även när turbobilarna kom in i bilden!"

Riksettan

Anders Pettersson från Jönköping har skickat in en artikel från Riksettan. Den beskriver sig som "en tidskrift om bilismens guldålder" när nu den var. Men allting får ju ett historiskt skimmer när det får ett antal år på nacken, så det kanske man tycker om dagens bilism också så småningom?

Artikeln handlade om "världens bäste Carlsson" och då vet ni förstås vem det handlar om, i alla fall i bilsammanhang. Journalisten Boo Wennerberg och fotografen Lars Grönwall fick till ett trevligt reportage där Erik berättar om dikeskörningar, Safarirallyn, Akropolisrallyt och Monte Carlolallyt men också om livet innan och efter tävlingarna. Som ni vet bor Erik i England sedan många år tillsammans med sin fru Pat Moss. Många sköna bilder illustrerar raderna, bl.a. en där Erik sitter på huven på pappans Chrysler från 1927, då var han 3 år. En annan härlig och välkänd bild visar Torsten Åman då han springer genom vattnet framför rallysaaben under



Safarirallyt 1966 för att kolla djupet och bärigheten. Bilden som är tagen av Lars-Olof Magnil är nog en av de skönaste rallybilder jag sett.

Sonettanknytningen i artikeln då? Tja, det var väl i ärlighetens namn inte så mycket om man tänker på att artikeln faktiskt var på 12 sidor. En bild visas på den vita I:an på bana och texten under löd: "Saab Sonett som banracingbil och med Erik bakom ratten. Året var 1958." Det var allt, å andra sidan tävlade ju Erik väldigt lite med Sonetten, det är det för övrigt inte så många andra som gjort heller under årens lopp.

TTELA

Till att börja med, undrar ni vad denna förkortning står för så är det "Trollhättans Tidning/Lilla Edet-Posten och Älvsborgs Läns Allehanda, allt enligt Johnny Johansson och Hans Eklund som sänt mig klippet från den 17 maj. Jag förstår att de kör med förkortningen istället...

Notisen handlar om olika aktiviteter i Håverud, som en fritidsmessa och av någon anledning firas även Norges nationaldag i Håverud. Sedan kommer

vi till raderna som gör att denna ointressanta notis plötsligt blir intressant: "Under söndagen ska bland annat ett antal Saab Sonett veteranbilar komma på besök". Det var allt, men hur de fått reda på det har vi ingen aning om. Kanske man skvallrat från Dalslands Center?

Bakrutan

Christer Hansson som har en orange Sonett III är med på diverse träffar framförallt i södra Sverige. Han skriver kort om dem i nummer 2/2008 av Bakrutan, medlemstidningen för Svenska Saabklubben. Den ena artikeln handlar om en träff i Viken strax norr om Helsingborg 2007. Ett färgrikt bildcollage visar förutom hans egen bil en röd Saab cab från den första generationen samt en blå 96:a. Den andra artikeln handlar om Thulinträffen i Landskrona, där räknade Christer in hela 17 Saabar av olika modeller. Även den träffen ägde rum förra året. En av bilderna visar Christers bil tillsammans med många andra, vackert parkerade vid vattnet.

Classic Motor

Både Göran Sundin och Anders Pettersson såg tidigare än jag själv att Anders Uddling i juninumret 2008 av Classic Motor hade skrivit om den träff jag och Lena var med på i Strängnässtrakten den 19 april. Det var ett charmigt vårrally med de mest olika fordon, alltifrån Citroën 2CV, Fiat Topolino, Panhard Dyna, Simca Vedette, Renault 16, Saab 96 och Saab Sonett. Ja, jag ska väl nämna träffens pärla också, den bil som var äldst, längst och



möjligen vackrast, den nordiska specialaren Snövit, känd från både tävlingar och träffar. Vi åkte på Fogdehalvön i Södermanland under ledning av den kunnige guiden Berndt Jansson från Fogdöns hembygdsförening. Det hela var mycket opretentiöst men kanske därför så trevligt.

Jönköpings-Posten

Anders Pettersson bifogade också ett klipp från Jönköpings-Posten. Den lilla notisen om Gränna Motorklubbns vårträff visade visserligen en Sonett III men bildtexten under var inte nådig: "Sportbil? Saab Sonett är Saab-fabrikens försök till sportbil, ingen lyckad satsning". Som Anders skriver: Det var väl en lite onödig kommentar?" Det håller jag med om, ännu mer som man faktiskt höll igång produktionen från 1966-1974 och producerade mer än 10000 Sonetter, inte dåligt alls med tanke på det förhållandevis höga priset och den begränsade kundgruppen.



Köp Sälj och Byt

Säljes:

Sonett III, 1972

Svensk såld.

Avstannat renoveringsobjekt utan drivlina säljes till högstbjudande pga platsbrist.

Uppställd under tak.

Kontakta Lars Bengtsson. 070 6028420. Kvällstid: 0431-28422

Saab Sonett II V4, 1968

Nummer 823, MHRF-försäkrad.

Bilen är delvis nedmonterad inför renovering, ser lite stökig ut men det finns många reservdelar, 5 ½ tums originalfäljar, rostfritt avgassystem m m.

Bilen finns i Ljungsbro

Pris: Högstbjudande

Michael Petersson

011-191261, 013-62062 kvällstid



GRATTIS

Sture Siljekvist,
Saltsjö – Boo.

du är vinnare i Sonettdraget den här gången, vilket berättigar dej en penninglott, som kommer de närmaste dagarna per post. Grattis och lycka till vid dragningen!



Sonettshopp

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



Äldre nummer av Sonettvärlden. Ring eller maila om vilka nummer som finns kvar.
Pris: 20 kr/st



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! Frakt tillkommer.

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