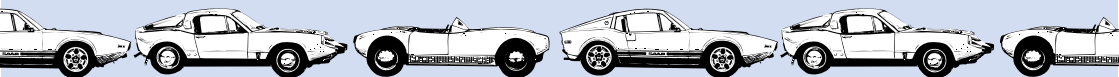


# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



- En liten artikel för kalenderbitare
- Klassisk Sonett med ägare ett
- Medlemsmatrikel
- Motorer som livsstil



4  
2009



# Från ordförandens skrivbord



Hur gammal ska man vara för att äga en Sonett, jag återkommer till det senare. När detta skrivs borde säsongen för de flesta av oss vara förbi, i alla fall när det gäller att köra våra bilar. Renovera och skruva med sin bil under vintern kan ju vara en rätt trevlig sysselsättning, ett bra garage, musik, kaffe och god middag efter är delar i receptet. En hög med delar som köpts eller gjorts klara för montering förhöjer bara nöjet. Jag har förr varit inne på ämnet förnygring i CSS, det är viktigt att föra arvet vidare, inte bara bilintresset i sig utan också intresset för just Saab Sonett. Förnygringen blev påtaglig för ett tag sedan. Johan Trulsson ringde mig med budskapet att han tänkte köpa en Sonett som fanns på nätet. Eftersom vi råkar bo nära varandra så åkte jag med för att titta på bilen. Det var mycket delar med till III:an samt en del svetsjobb, en lite nergången inredning och lack, ett bra objekt att göra något av. Det blev affär och Johan fick hem bilen men han körde inte den kördugliga bilen själv. Varför gjorde han inte det? Johan är bara drygt fjorton år och då köra bil på allmänna vägar vore kanske inte bra. Om han är yngst i CSS vet jag inte, men han är inte äldst, det vet jag. Vi kommer att följa Johan och hans renovering, både i tidningen och på hemsidan och dessutom tänker han skriva själv som ett specialarbete i skolan och han kan säkert inspirera andra unga förmågor med intresse för gamla bilar och helst då Saab.

Vi har också ambitionen att lite djupare presentera våra leverantörer av nytillverkade delar. En del av er köper säkert nytillverkade delar som i viss mån är bättre än vad de var en gång i tiden, men ni har kanske ingen aning om hur mycket arbete som ligger bakom. Mentalt börjar också tankarna på nästa års vårträff infinna sig och kanske även träffar med andra klubbar, inte nödvändigtvis bara Saab. I detta nummer redovisar vi de mest väsentliga detaljerna från MHRF:s årsmöte. MHRF gör ett viktigt arbete och bevakar delar av våra intressen med helt annan kraft än vad vi själva orkar med.

Min egen bil är klar från lackeringen och resultatet är mer än godkänt. Ta hand om er själva och bilen under vintern så ses vi nästa år.

*Michael Wirthén*



### 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  
skaven@comhem.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:

Kjell Wihlborg tog den här bilden i samband med jubileumsmötet i Skåne 25/5, 1996 när Sonetterna var på väg till Torup. Visst lockar bilden till kommande träffar!



### Styrelsen

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

**Jan-David Skavén**, redaktör  
08-93 15 65  
skaven@comhem.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](http://www.sonettclub.se)

Nästa nummer av

### SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 24 januari.

# Tre trevliga träffar

Jan-David Skavén, text och foto

---

Jaha, hur ska man skriva om tre träffar i år där ingen var någon Sonetträff och varför ska de överhuvudtaget omnämnas i Sonettvärlden? Ja, två av dem var inte ens Saabträffar och det var bara på en av dem som vi hade med Sonetten. Jo, det finns förstås ett gemensamt skäl att nämna dessa träffar:

---

Min tanke är nämligen att ni kanske kan lockas att åka på någon liknande träff framöver. För handen på hjärtat; hur mycket man än gillar sin Sonett så kan det vara väldigt kul att se annat också. Förresten, den här artikeln hade lika gärna kunnat handla om fyra träffar jag varit på i år och som inte varit Sonetträffar. Men nu blev det så att jag skrev om en av dem separat i förra numret, den som hette "En fin

dag på löparbanan" så den lämnar vi därhän i denna artikel.

## *Saab 900 cab och 99 Turboträff*

Den första träffen har definitivt Saab-anknytning, om än inte Sonettdito. Det var den 28 juni som det var en gemensam träff för Saab 900 cab av första generationen, alltså mellan 1987 och 1994 och 99 Turbo. Vi samlades först vid en parkeringsplats i Norrköping



---

Vad kan man mer begära, en varm vårsol och ett antal Saab 900 cab i väntan på kortgeköring till Mauritzbergs Slott.

---



där information gavs av arrangörerna Bernt Tornefjell och Jonas Nordström om träffen. Att vädret var så härligt denna dag uppskattades av alla men jag är nog inte djärv om jag skriver att de som åkte 900 cab, däribland jag, var extra nöjda!

Vi körde därefter i kortege utefter Bråvikens strand, det var verkligen en vacker väg. Så småningom kom vi fram till färjan som skulle ta oss till Bråvikens andra strand men först blev det en glasspaus, något som satt fint i vårsolen.

Vi såg till att det bara kom Saabar på de två efterföljande färjeturerna och att se en hel färja full med Saab cab-





bar och 99 Turbo var faktiskt ganska häftigt. Ja, så häftigt att det inte bara var vi som tog bilder utan även personalen på färjan! Så småningom kom vi fram till vår destination, Mauritz-



Därefter på seneftermiddagen var det dags att bege sig hemåt efter en mycket opretentiös och samtidigt lyckad träff.



bergs Slott. Där intog vi en god lunch i charmig miljö. Det fanns inget direkt program efter lunchen utan det stora snacket deltagarna emellan tog vid. Om jag skriver att det mesta handlade om reservdelar, skillnader mellan bilarna och ytterligare renoveringsplaner så chockar jag väl ingen.

### *Goodwood*

Att beskriva denna fantastiska träff 3-5 juli i Goodwood, en timmes bilfärd (med en tråkig, hyrd Jeep Patriot) väster om Brighton i England med några få ord låter sig egentligen





Prix 1955 på Aintree. En riktig levande legend och till min glädje fick jag hans autograf!

Det som är typiskt för Goodwood är just att man kommer så nära allting, bilar, förare och banor. Man kommer rätt in i depåerna utan svindyra de-



inte göras. Men ok då: Det är en fantastisk samling av historiska F1-bilar, Le Mans bilar, rallybilar, motorcyklar och de som kör dessa fordon är ofta de förare som en gång körde dem i vanliga tävlingar. Nu var det en blandning av race och uppvisning i fin slottsmiljö under tre dagar. Peter Fonda körde en replika av sin Captain America från Born to be wild, Jay Leno körde, Björn Waldegård körde rallybil, det var hur många kändisförare som helst men sist (men verkligen inte minst) vill jag nämna Sir Stirling Moss. Jag stod två meter ifrån honom när han intervjuades under säkert 20 minuter i brännande sol när han satt i sin gamla Mercedes Benz W196. Han var hur vital som helst och i september 2009 fyllde han 80 år. Det börjar bli några år sedan han vann sitt första Grand

påkort. Som bonus bjöds vi också på hisnande flyguppvisning, båda de dagar vi var där. Allt är mycket välordnat från mat och toaletter till marknadsplatser för försäljning av allt från bilreservdelar till nya bilar. De flesta tävlingsbilar fick man se i full fart men man hade också en utställning av helt fantastiska fordon som till exempel shahen av Irans Bugatti, George Harrisons och Peter Sellers väsensskilda Hundkojor och en strömlinje-



formad Hispano Suiza från trettiotalet. Det finns inte en chans att räkna upp allt man såg och upplevde. Jag säger bara: Har ni en chans att åka dit, gör det!

### *Sverigeklassikern*

Motorhistoriska Riksförbundet lät den 29 augusti tre olika klubbar arrangera Sverigeklassikern: Motorcykelhistoriska Klubben, Automobilhistoriska Klubben och Motorhistoriska Sällskapet. Vi körde vår Saab Sonett II V4 till startplatsen vid Sjöhistoriska Museet i Stockholm. Många var redan där, det kom mer än 150 fordon av de mest skilda märken och modeller. Men innan vi började titta runt så bjöds vi på fika och kaka, det satt fint även om vi hade nära till mötesplatsen.

Att visa eller berätta om alla fordon är förstas en omöjlighet, här har vi valt att visa en bild på en DKW



AU1000 från 1959 och en Saab 96 från 1956. Många var klädda i tidsenliga kläder som det par som åkte i en Chevrolet från 1929, märkt Eulalia II, har den manne varit med i någon Åsa-Nissefilm?

Träffens äldsta bild var en Cotte-  
rau från 1906 med herrskapet Öhr-

man. Frågan är väl bara hur långt de kom, vi såg dem senare utanför Stadion där ett par damer försökte skjuta igång dem. Bredvid dem på bilden ser vi också Anders Läck, ordförande i AHK, som senare körde sin Mercedes 600 som hört till kungahuset.

Här är det dags för oss själva att bli avflaggade för vidare färd till Steninge slott. Tekniska museets Gert Ekström var starter och han berättade kunnigt om de olika fordonen. Den som flaggade av oss var inte helt okänd heller, det var Evy Rosqvist som på sin tid framgångsrikt tävlade för Merce-



des tillsammans med Ursula Wirth. Vi körde efter en road book och det gick i stort bra men vid någon rondell så villade vi bort oss innan vi kom rätt igen. På vägen mötte vi den numer mycket kända hembyggda Saabhusbilen som tidningen Klassiker låtit renovera. Det var dock bara en tillfällighet, den var inte med på vår träff. Mycket plåt och trä är bytt i den och numer har den återfått sin röda ursprungsfärg.

### *Steninge slott*

Så småningom kom vi fram till Steninge och hamnade bredvid en polis-





amazon från 1965 som väckte stort intresse, det är väl en del som har minnen av dem. Där fanns stort som smått, här illustrerad av en Cadillac Coupe de Ville och Renault Dauphine, båda från 1959. Många passade på att gå in och handla i affären, där finns allt från glas som tillverkas på Steninge till andra hushållsartiklar i keramik, förutom konstutställning.

Efter att vi intagit medhavd matsäck åkte vi alla vidare till slutmålet som var Skokloster. Bilmuseet som var där är flyttat till Simrishamn, men vad

skulle man med det till när vi tillsammans formade ett rörligt bilmuseum?! För visst är det kul att se alla dessa fordon köra och inte minst att höra på dem. Jag har dock sparat det bästa till sist: En helt fantastisk nyrenoverad Rolls Royce Silver Ghost från 1910! Den hade på egna hjul körts hit från Irland, bara det en prestation av en nästan 100 år gammal bil. Den bilen kunde man se länge på, men allt har ett slut och vi vände hemåt, mycket nöjda med såväl fordonen som det vackra vädret.



# En liten artikel för kalenderbitare

Jan-David Skavén, graf Bartos Pastula

---

För några år sedan så hade vi en artikel om hur många Sonetter vi har i Sverige. Det känns som att tdet är dags nu att uppdatera dessa siffror. Visserligen lär det inte skrotas många, om ens några, men en viss import såväl som export sker hela tiden.

---

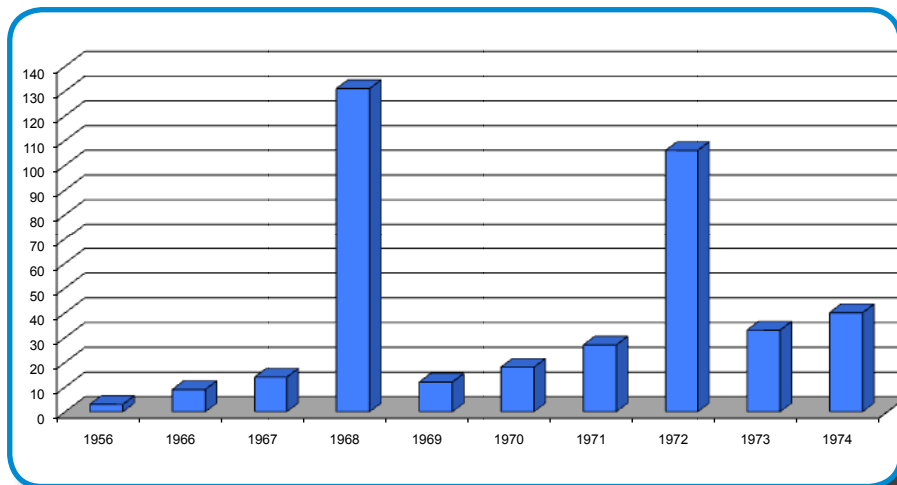
Så vad gäller idag? Jo, så här är det:

<i>Årsmodell</i>	<i>Antal</i>	<i>Avställda</i>
1956	3 st	
1966	9 st	8 st
1967	14 st	8 st
1968	131 st	65 st
1969	12 st	5 st
1970	18 st	8 st
1971	27 st	11 st
1972	106 st	51 st
1973	33 st	16 st
1974	40 st	13 st
<b>Totalt</b>	<b>393 st</b>	

Jag vill gärna passa på att tacka Mikael Lindström som kontaktade Transportstyrelsen för att få statistiken. Artikeln är skriven i september 2009, det kan ju vara bra att veta i denna föränderliga värld. Några reflektioner: Antalet Sonetter i

Sverige är ganska stabilt. Om importen eller exporten ökar mest beror förstås på ett antal faktorer som valutakurser och det allmänna ekonomiska läget, är det kärvt ekonomiskt så är kanske inte import av en Sonett det första man prioriterar.

En annan reflektion är att oavsett årsmodell, med några undantag, så är i stort sett hälften avställda. Lite undrande är jag över dessa siffror, för varför ställer man av en bil som ändå är skattefri? Svaret är förmodligen försäkringsskäl, har man inte en samlarfordonsförsäkring kan det vara lönsamt att ställa av bilen om den inte används av olika skäl som till exempel en renovering. Givetvis är också avställningarna årstidsberoende, man behöver inte vara en Einstein för att förstå att dessa siffror är högre på vintern!



Diagrammet ovan visar väldigt tydligt vilka två årsmodeller som såldes officiellt i Sverige och som fortfarande dominerar.

Vi kanske ska lägga till det som Jan-Eric Hallberg sänt mig, nämligen totalantalet Sonetter som tillverkats av de olika årsmodellerna nu när vi ändå vältrar oss i statistik:

<i>Modell</i>	<i>antal</i>
Saab Sonett I 1956	6
Saab Sonett II 1966-1967	258
Saab Sonett II V4 1967-1969	1610
Saab Sonett III 1970-1974	8368
<b>Totalt</b>	<b>10242</b>

Det betyder att mindre än 4 % av

det totala antalet tillverkade Sonetter finns kvar i produktionslandet Sverige... Inte mycket. Det gäller alltså att väl vårda de som finns här och det anser jag också att vi gör i allmänhet. Personligen tycker jag avslutningsvis att det är ännu roligare nu att köra Sonetten än tidigare. Ja, rolig att köra har den alltid varit men nu väcker den en sådan uppmärksamhet. Det är tummen upp, det tas mobiltelefonkort och det snackas var man än stannar, eller hur?



# Klassisk Sonett med ägare ett!

Text och foto Calle Carlquist. Artikeln har förut varit publicerad i nummer 7, 2005 av Vi Bilägare och publiceras med deras tillstånd.

---

Mer originalägare än Börje Pettersson är svår att hitta. Han köpte sin Saab Sonett V4 till reapris 1968 och har behållit den sedan dess.

---

När Börje Pettersson slår upp portarna till sitt rejäla garage hemma på gården i Norduppland är det första gången jag får närkontakt med en bil jag då och då skymtat i trafiken under minst 20 år. Möter är verkligen ingen besvikelse, trots att den röda lilla Saaben är lite morgonkraxig i strupen och inte vill sprutta i gång på fullt V4-manér utan övertalning. Börje halar

raskt fram en fast nyckel och justerar tändningen med tränad hand. Snart fylls gårdsplanen av ett välbekant ljud.

Sonetten blinkar lite yrvaket i det hårda ljuset och har verkligen den arom endast en väl använd, oförstörd gammal bil kan utstråla efter att ha varit i händerna på samma ägare hela sitt liv.

En snart 37 år gammal Sonett som ald-

En bil och dess man.  
Sedan snart 37 år är  
Saaben och Börje  
oskiljaktiga.



rig bytt ägare, hur hänger det här ihop?

– Jag skaffade den strax före jul 1968, efter att ha fått besked om en kronisk sjukdom. Bäst att ha kul så länge det går, tänkte jag, och sneglade på en begagnad Sonett hos handlaren i Östhammar. Den skulle kosta 18 000, men jag tvekade.

### *Trio på parad*

Något senare ringde handlaren igen. Han hade fått in fyra röda, nya Sonetter. Nu skulle de säljas ut. I stället för riktpriiset 21 800 kronor erbjöds Börje en bil för 15 900.

Jamen skriv då! sa Börje och hade därmed köpt bilen på telefon, osedd.

Det har han aldrig ångrat. Två bilar till hamnade i Östhammar och det hände att den röda sportvagnstrion paraderade genom Östhammar med omåttligt stolta ägare bakom ratten.

Hittills har bilen rullat omkring 30 000 mil, knappast med silkesvantar utan snarare som bruksbil under långa perioder. Tidvis också i tävling, särskilt isbanetävlingar. Fjorton dagar efter hemkomst från sjukhuset ställde Börje upp i ett lopp. Då hade Sonetten bara gått 200 mil.

Det var en Sonett till på startlinjen och vi var snabbast av alla på rakorna, men tog det lugnt i kurvorna med våra skinande bilar. Vi kom trea och femma till slut. Även bilorientering har legat Börje varmt om hjärtat.

– Fast det var enklare förr, i dag är det så specialiserat och man ska helst vara en riktig expert för att hänga med.

Veteranrallyn har det också blivit, på dörren till ett uthus hänger rader av startskyltar från nattorientering-

ar i Motorhistoriska sällskapets regi. Ibland har Börje varit arrangör eller funktionär.

– Det är kul att köra Sonett. Trots att 60 procent av vikten ligger fram är bilen inte särskilt understyrd och den kan raska på rejält om det behövs. Bortåt 180 km/h har jag varit uppe i.

Sonett V4 hade ju en 1,5-litersmaskin som ursprungligen kom från Ford. Effekten var 68 hk, åtta mer än i den gamla tvåtaktaren, men i Börjes bil finns sedan 35 år en trimmad Taunusmotor på 1,7 liter, god för 100 hk. Vikten är inte mer än ca 850 kg och då behövs ju inte så mycket effekt för att få fart på grejerna.

–I stan trivs bilen inget vidare, den går varm alldeles för lätt och det är verkligen inte kul att sitta i köer, säger Börje.

### *Kon klarade sig oskadd*

Några incidenter med smärre bucklor och skador har han upplevt, bland annat en krock med grannens ko. Då fick ena dörrstolpen en knäck, men kon undkom tydligen oskadd och kunde kalva en vecka senare. Två gånger har bilen lackerats om, givetvis i den originalröda färgen. Värst har rosten varit, stora delar av golvet och båda trösklarna är ersatta av snyggt infogade stycken i rostfritt. Karossen i glasfiber rostar av naturliga skäl inte.

1968 var första årsmodellen för Sonett med V4-motorn. Inpassningen av motorn gick tämligen smärtfritt, men fabriken tvingades göra om den tidigare så slanka motorhuven och förse den med en lätt asymmetrisk "bulle" för att luftrenarna skulle få plats. För

huvdesignen svarade Gunnar A Sjögren, GAS, ett välkänt namn när det gällde Saabs former och illustrationer i otaliga trycksaker. Sonetts grundform skapades annars av formgivaren Björn Karlström som bland annat ritat båtar åt Malmö Flygindustri (!), MFI. Projektet döptes till MFI 13, men när omsider AB Svenska Järnvägsverkstäderna ASJ och Saab kom in i bilden döptes projektet om till Saab 97. Fortfarande finns det kvar en bleknad Saab 97-dekal på insidan av glasfiberhuvu till Börjes bil men på karossen finns bara ett enda Sonettblem, i bullen på huvu. Det som sitter där nu har Börje gjort själv eftersom originalet föll av. Utseendet är exakt det samma. Bilens chassinummet är 869,

---

Visst är Sonett minimal men i kupén är det överraskande luftigt. Läderkringla, förstås!

ungefär mitt i tillverkningsserien 1968 som omfattade nummer 329 till 1 228.

### *Gott om plats*

På utsidan ser bilen extremt liten ut, men i kupén är det överraskande gott om plats. Stolarna är enkla och snyggt skålade, klädda i riktigt svett drivande, mönstrad plast. Hela instrumentpanelen är krymplackerad och det finns gott om plats för ben och fötter eftersom Sonett är sportvagnen med rattspak. Reglage och mätare känns igen från dåtidens Saab 96 Sport/Monte Carlo.

Ovanför störtbågen framför stolarna välver sig den enorma bakrutan och det finns gott om plats för resebaggaget. Bakluckan öppnas med ett hederligt vred och är inte mycket större än ett brevinkast. Även den stora motorhuvusens reglage understryker Sonetts karaktär av professionellt hembygge;



lossa en gummistropp på vardera sidan, sedan är det bara att öppna huven, justera tändningen en smula ytterligare och fräsa iväg.

### *Saaben från Skåne*

Historien om Sonett omfattar fyra huvudkapitel. Saab 94 var den öppna versionen som visades på Stockholms bilsalong 1956 och som byggdes i bara sex exemplar. Fem finns kvar ännu. (Red: Som ni vet finns alla sex kvar). Sonett II var den första mer serietillverkade bilen, med i stort sett samma utseende som Börje Petterssons bil men med tvåtaktsmotor. Första året 1966 byggdes bara 28 bilar vid den gamla ASJ-fabriken i Arlöv utanför Malmö. Året därpå blev det 229 bilar, (Red: 230 bilar), sedan tog V4-versionen över. 1970 var det dags för en nästan helt ny kaross (signerad italienska designern Coggiola) och flytt-

ning av växelspaken till golvet – Sonett III brukar bilen kallas.

1974 års modell är den sista, nya avgas- och krockkrav blev för tuffa för att ytterligare investeringar i den udda bilen skulle vara försvarbara. Totalt byggdes 10236 exemplar, ungefär en sjundedel av Volvos produktion av olika P1800-modeller.

Mycket mer finns att läsa i motorjournalisten Björn Svallners utmärkta bok Alla Saabs sportbilar utgiven 1983. Har du tur hittar du den på antikvariat eller på veteranbilsmarknaden.

### *Snabbfakta*

Namn Saab Sonett V4.

Nypris 15 900 kronor  
(ordinarie pris 21 800).

L/B/H 377/150/116.

Spårvidd fr/b 123/123.

Tankrymd: 60 liter.

Toppfart: 160 km/tim.

0-100 km/tim: ca 12,5 sek.



116 cm hög kaross och en enkel dörr som överlevde till den kraftigt förändrade Sonett III.



Så ska en antenn placeras!  
Baklampor från Saab 95 och så den minimala bagagerumsluckan.

# Motorer som livsstil

Saxat ur POWER NEWS#4, 2007,

tidning till anställda vid VCE.

Text Jörgen Tiger, foto Thomas Harrysson



---

Block, kolvar och axlar. En motor kan representera många saker. Den är arbetet, den kan vara en hobby. För Lars Stenberg på Fältkvalitet/Analys är den en livsstil.

---

Lars Stenberg visar upp en bild på sitt senaste projekt. En Saab V4 från 1969. Just nu är bilen på renovering i Polen. Men bilden är inte nytagen. Inte heller är det hans enda Saab V4.

— Det är faktiskt min allra första bil. Jag fick den av mor och far i januari 1971 för att jag avhållit mig från att börja röka. Det är också samma bil som han utrustade med en större motor och trimmade ”så att den spann på asfalt på trean”. Några år senare debuterade han även i rally med bilen.

Han visar ännu en bild. Den visar Lars när han tankar en grön Sonett i Kalifornien. Bilen är just inköpt för 1700 dollar från en privatperson norr om Los Angeles.

— Jag var där och arbetade med Volvo och hittade en annons i en biltidning. Det gick inte att motstå tillfället, menar han. På ett sätt sammanfattar bilderna Lars motorintresse. Vurmen för Saabbilar väcktes tidigt, uppväxt ett stenkast från F7 i Säteneäs och son till en flygplansmekani-



---

Grönt är skönt. Lars Stenberg på Fältkvalitet/Analys har en förkärlek för gröna bilar. Han har genom åren haft inte mindre än sex gröna Saabar plus någon Volvo. De två Sonetterna och V4:an är bara några av Lars omfattande samling av fordon

---





Bilderna är tagna hemma på Lars Stenbergs gårdsplan. Han började på Volvo 1974, var med från början som motortekniker på Fältkvalitet/Analys. Arbetar idag främst med dieselmotorn I5D.

---

ker som extrajobbade med att skruva på Saabar.

Samtidigt är Volvo hans första riktiga arbetsplats – han började på Skövdefabriken för PV-motorer redan 1974.

– Det är ju motorer som är mitt stora intresse, säger han och noterar i förbifarten att V4-motorn egentligen stammar från Ford.

Första jobbet var på bearbetningen av block. B21 var den hetaste motorn i stan och Lars minns att de fick ha särskilda ID-brickor för att komma in i lokalerna. Sedan följde en period som utlånad till Lastvagnar innan han kom tillbaka till PV. Snart hade han också bytt jobb. Han fick arbeta med provkörning och justering av nya motorer innan leverans.

– Jag arbetade på rejecten som vi kallade det mellan 1978 och 1981. Men innan jag började var jag nästan portförbjuden där, minns han och skrattar. Jag visste mer än de som var där, och det var inte alltid populärt.

Nästa jobb var på Central Kvalitet. En gemensam avdelning mellan PV och Lastvagnar som egentligen gjorde samma jobb som Fältkvalitet/Analys, menar han. Man provade, utvärderade och justerade både gamla och nya motorer.

– Jag körde mycket bromsbänk. Jag körde bland annat X100, det var den första provserien för våra aluminiummotorer. Vi körde även en del av konkurrenternas motorer.

Under samma tid härjade han runt på rallybanorna i sin V4. Han körde upp sig till A-förare på tre säsonger och utmärkte sig genom sin förmåga att alltid komma i mål. Lars har ett nästan fläckfritt facit från tävlingsåren. Av ett 50-tal tävlingar har han brutit tre – och då endast en gång på grund av motorproblem.

– En gång rullade vi, och en gång var det skadad framvagn med punktering. Annars kom jag i mål. Det är jag nöjd med.

En annan fördel med jobbet som motortekniker är att han fått tillfälle att resa i tjänsten. Ett tag var han avbytare för Skövdefabrikens motortekniker i Gent. Han har också varit i USA och England ett flertal gånger.

– Jag tror inte jag kan ha ett bättre jobb, säger han. Faktiskt var det så att jag fick gå ned i lön när jag började på Central Kvalitet. Men lön är inte allt, det är mycket värt att ha ett arbete som också är ett intresse.

# Nostalgiskt rendezvous

Lars Gismar

---

Den 23 maj 1993 träffades vi, Åke Larsson, Vittsjö och Lars Gismar, Malmö vid Markaryds veteranmarknad. Vi bestämde oss för att se närmare på varandras Sonetter under lugnare former och styrde kosan från det dåtida marknadsvimlet till den betydligt rofullare Getsjön belägen i Norra Markaryd.

---

Vi jämförde våra Sonetter med sina vitt skilda miltal, en differens på nästan 10000 mil till Åkes fördel men trots det var allt på våra Sonetter original som från fabriksleveransen 1968 med den skillnaden att Åke demonterat stänkskydden, bytt tändspole och lackerat om karossen efter att ha lyft den från chassiet vid sitt förvärv 1986. Lars hade haft sin Sonett sedan den var ny 1968 och i nästan 10 år använt den som bruksbil.

Genom åren har vi hållit kontakten och träffats då och då vid skil-

da arrangemang. Vid den Motorhistoriska dagen den 6 juni 2009 sågs vi igen vid Markaryds veteran- och kuriosamarknad. Lars hade i sina gömmor funnit fotona som togs 1993 på våra Sonetter. Tillsammans beslöt vi att göra om fotosejouren vid samma platser. Men nu utan Lars Sonett, den som han hade haft i 38 år sedan ny tills den vandrade vidare till Tours i Frankrike. Många har ställt frågan: Hur kunde Lars sälja? Allt har sin tid och det var ej helt fel att Sonetten fick ett nytt hem i Frankrike. Lars var på

---

Åke Larsson 23.5.1993 vid Hydromacken



---

6.6 2009. Samma mack men 16 år senare





Två Sonetter vid Getsjön 23.5. 1993



Så här kan det se ut 16 år senare, 6.6.2009

besök i landet ett tjugotal gånger med Sonetten mellan åren 1970 till 1980. Allt genomkorsat, Rivieran, Atlantkusten, Bretagne, Normandie, Alsace till Vogeserna, en gång faktiskt även med Sonetten på Korsika.

### ***Två Sonetter är nu en Sonett och en Ford Mustang***

Nu efter denna utveckling till Åkes Sonett. Den var som vanligt still going strong och Lars hade den nya samlarbilen, en Ford Mustang GT från 2006. Men helt har Lars ej lämnat Saabsfären. Mustangens sidoblinkers är Saabs 9-5: s. Åke körde som lokal-kunnig först och det var skönt för Lars att åter höra sången från det speciella Sonettljudet när Åke drog på lite. Det som frapperade Lars var att Sonetten ej var större till formatet. På den tiden Lars körde sin Sonett uppfattade han den ej så minimal. Bagage kunde tas med för två personer på semesterresor med lite speciell stuvningsteknik genom den brevlådeliknande bagagerumsluckan.

Vi parkerade åter på platsen från förr med den intakta miljön i behåll. Lars hade tagit med sin speciella Saab-

tröja som Åke fick låna. Tröjan figurerar på en bild från 1969, tidigare publicerad i Sonettvärlden. Åke på fotot med vänstra benet i den tyska Mercedes-Benz Rudolf Caracciolas speciella pose beroende på en tävlingsolycka på 30-talet. Rudolf Caracciola med hustru av svenskt påbrå född Trobeck ägde ett sommarhus i Vittsjö tills in på 50-talet. Åke har faktiskt fått prova Rudolf Caracciolas frackrock men det är en annan historia.

Det känns mäktigt att åter befinna sig på samma plats som vid det förra fototillfället från 1993. Minnena kom över oss och vid en efterföljande lunchpaus flödade de nostalgiska hågkomsterna. De sociala kontakterna vid träffar är minst lika viktiga som den biltekniska delen. Vi stortrivdes och kände att vi fått uppleva en riktig Motorhistorisk dag båda två när Åke körde mot Vittsjö och Lars till sitt sommarviste på Göingeåsen.

Marknaden då? Vi tyckte båda att den var väl tunn. Det enda Sonett-specifika som hittades var en original Spare Part List till en Sonett III, men då ingen av oss innehar en sådan Sonett avstod vi från köp.

# MHRF:s förbundsstämma

Jan-David Skavén, foto Carl Zeidlitz



Hoppсан, har det gått ett år igen? Det känns inte så länge sedan man förra gången satt på MHRF:s förbundsstämma i Täby Park Hotell norr om Stockholm men så är det, det har gått ganska exakt ett år.

Solen lyste och det kändes helt rätt att ta Sonetten dit för en av säsongens sista turer, vi hade ändå den 10 oktober.

Peter Edqvist, ordförande för MHRF som är moderorgan till de svenska fordonsklubbarna hälsade

Bengt Nilssons Sonett III stod parkerad framför Täby Park Hotell när jag kom dit, han hade kört ända från Löberöd.



alla representanter välkomna till förmiddagens information. Som första punkt nämnde han att MHRF i år är 40 år och att man representerar inte bara en hobby utan en kulturgärning i och med att vi alla medverkar till att bevara och synliggöra äldre fordon av de mest skilda slag.

Vidare fortsatte han att berätta om den Motorhistoriska dagen 6 juni som ska visa "den viktiga sociala och kulturella roll som bedrivs i föreningsform och av enskilda personer till glädje och nytta för samhället". Under dagen ägde ett sjuttioal aktivitet rum runtom i Sverige under mottot "kultur på väg". Ett av syftena med denna dag är att etablera kontakter med såväl politiker som journalister, var och en i sina roller viktiga för att vi ska kunna fortsätta att utöva vår hobby. Det sker i form av pressmeddelanden, personliga möten med beslutsfattare, artiklar i olika motortidningar som Nostalgia, prisutdelningar och på årsstämman.

En bok, "Kultur på väg", har tryckts genom MHRF:s försorg vilken ska ges till ovannämnda grupper som en del av informationen om vår fordonshistoria.



En bild på bokens framsida

Kultur på väg behandlar vårt fordonshistoriska kulturarv och ger den oinvigde läsaren en inblick i den samlade rörelsens utveckling och bredd. Här synliggörs fordonen från förr och delar av dess samtida historik, här synliggörs ägarna, här syns klubbarna och deras både sociala och kulturella betydelse för såväl medlemmarna som den breda allmänheten, här syns hantverkarna som bidrar till att hålla denna del av vårt kulturhistoriska arv levande, här syns hur fordonen påverkat utvecklingen i samhället och hur samhället påverkat och styrt utvecklingen av fordonen.

Genom tidningen Nostalgias webbsida [www.nostalgiamagazine.se](http://www.nostalgiamagazine.se) eller per telefon 0455-33 53 25, kan medlemmar i MHRF-anslutna klubbar inom kort beställa egna ex av boken till rabatterat pris, ca 155:- + frakt 30:- (ord ca 195 + frakt). Ett annat alternativ är att köpa den hos Margie Bookshop i Stockholm.

Stig Sjöberg på förlaget Albinsson & Sjöberg avtackades för det goda samarbete man haft vid framtagningen av den och han i sin tur tyckte att det varit ett lyckat samarbete mellan ideella

och kommersiella krafter. Huvudredaktör för boken har varit Per-Börje Elg.

### *Motorhistorien i politiken*

Som ni förstår av ovanstående är det mer och mer viktigt att ha bra relationer med politiker så att de i sin tur har förståelse för den kulturgärning vi utför. Därför kommer MHRF att den 25 november träffa företrädare för Trafikutskottet för att bland annat diskutera Vägtrafikregisterutredningen. Man har också beslutat att även nästa år vara med i Almedalen en dag för att informera beslutsfattare om vår verksamhet. I år arrangerade man ett seminarium där bl.a. Peter Pluntky medverkade; han är kanske mest känd från Antikrundan i TV och han är en stor fantast av äldre cyklar, typ stort hjul fram och litet bak samt en stor kännare av gamla leksaker. Med hjälp av en lokal bilklubb visades olika samlarfordon och det fanns möjlighet att ta en provtur med dem. Allt detta ska resultera i bra kontakter med politiker och det har redan gett en del artiklar i olika media.

### *FIVA*

Horst Brüning som förut var ordförande i MHRF är numera president i FIVA, Federation Internationale Vehicules Anciens. På samma sätt som Motorhistoriska Riksförbundet är de olika fordonsklubbarnas riksorgan uppgår de nationella riksförbunden i FIVA. Horst berättade om verksamheten som i korthet går ut på att bevaka och påverka vad som händer i EU. Olika beslut som tas och som

egentligen är riktade mot dagens fordon kan slå mot de äldre samlarfordonen och då är det viktigt med en kanal in i maktens korridorer. Man har ett kontor i Bryssel som är bemannat ett par dagar i veckan och som ligger nära EU-parlamentet. Nyligen har stora länder som USA, Ryssland, Kina och Kanada ansökt om medlemskap i FIVA och självklart stärker det organisationens inflytande, det ger mer status och pengar.

Visste ni förresten att 50 % av alla historiska fordon finns i USA? Så FIVA håller på att bli ett världsförbund, ledd av en svensk! Man anordnar förstås då ett rally kallat FIVA World Rally, vilket går i Sverige 2011. Slutligen berättade Horst att man jobbar på en förnygring och att organisationen blir mer könsjämlig och den frågan borde man jobba mer med i de flesta nationella klubbarna med, det var bara att titta på oss delegater vid förbundsstämman. Medelålders till äldre herrar för att sammanfatta, med några undantag av yngre och kvinnor...

### *MHRF-försäkringen*

Helen Elmgren och Jan Seglert informerade om skadeutfallet för de 33500 MHRF-försäkringarna. Hittills 2009 är resultatet gott och inströmningen av nya försäkringar är stort. Helt problemfritt är det dock inte, mopedskadorna ökar och det gör också skadorna för motorcyklar från 80-talet, inte minst japanska, totalt är 12000 motorcyklar försäkrade. Gissningsvis används en del av dem på fel sätt, kanske t.o.m. som bruksfordon ibland då de är så moderna att det tekniskt inte

är något problem. Ett annat problem man har är att så många ansökningar man får är bristfälligt ifyllda vilket faktiskt också kan gälla besiktningssprotokollen. Den 15-16 oktober har man ett avstämningsmöte med FolkSAM och då kommer man att diskutera besiktningutbildning och eventuella nya produkter. Stämmodeltagarna uttryckte nämligen önskemål om att bredda MHRF-försäkringen så att fordon som kanske avviker en del från originalsicket också har en möjlighet att få en variant på försäkringen.

### *Sverigeklassikern*

I år utgick Sverigeklassikern, ett rally för olika samlarfordon från Sjöhistoriska Museet i Stockholm och jag deltog själv i det. Ordet "rally" ska vi förresten försöka undvika när vi arrangerar träffar då det kan ge associationer till tävlingar i hög hastighet och så är inte fallet. Det finns förstås ett antal varianter man kan använda istället som t.ex. "runda", "träff" eller "åktur". Nå, vi var drygt 150 olika fordon som med hjälp av en roadbook tog oss via Sigtuna och Steninge till Skokloster.

Nästa år arrangeras Sverigeklassikern av Jämtlands Veteranbilkлубb som då fyller 40 år. Som vanligt blir det på Motorhistoriska Dagen den 6 juni.

### *Presentation av nya klubbar*

Före lunchen presenterade de klubbar som ansökt om medlemskap i MHRF sig själva. Det var fem klubbar från Kallix Motorveteraner i norr till Skånska A-Fordarna i söder. Då det är ett krav att man presenterar sin klubb före in-

val så bortföll den klubb på förbundsstämman efter lunch som inte hade någon information om sin klubb, vare sig själva eller via ombud från MHRF.

Innan lunchen informerade MHRF om tankar man har på att ordna en ordförandekonferens där man ger utbildning som bland annat visar vilket ekonomiskt ansvar man har i styrelsen.

### *Förbundsstämman*

Trots rubriken på artikeln kommer jag inte att ägna många rader åt själva förbundsstämman. Den klarades av på rekordtid av stämmans ordförande Gunnar Ahlqvist och nämnas kan att den ordinarie ordföranden Peter Edqvist blev omvald. Inga motioner hade kommit in, vilket är ovanligt. Dessa kan ibland väcka heta känslor och diskussioner, så icke i år.



Förbundsordförande Peter Edqvist tackade C-G Lillieroth som avgick från styrelsen efter 16 år.

Vi som var där representerade 64772 medlemmar i de olika klubbarna av totalt 94501 medlemmar, före inval av de nya klubbarna. För att sammanfatta, man verkar nöjd med hur MHRF



Gunnar Ahlqvist (th) ledde Förbundsstämman. Övriga från vänster: Marianne Waplan, förbundsökonom, Per-Börje Elg, sekreterare för mötet och Jan Tägt, generalsekreterare MHRF.

fungerar och vad de utträttar och därför var det heller inget att förvånas över, att styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Alla andra punkter som man ska gå igenom och som i stort följer den mall vi själva har på våra årsmöten klarades snabbt av och vi kunde spika datum för förbundsstämman 2010, det blir den 16 oktober på samma plats, alltså Täby Park Hotell norr om Stockholm.

MHRF:s nya styrelse: Sittande Anita Karlén och Marianne Waplan. Stående fr. v. Göran Flank, Timo Vuortio, Rune Björck, Peter Edqvist, Lennart West, Georg Magnusson och Rickard Elgán.



# 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](http://www.sonettclub.se).



**Upp till 4 veckors leveranstid. Fraktkostnad tillkommer!**



Spjäll/Ventilationsgaller

Artnr 7412315,

Pris 485:-



Komplett avgassystem till II V4

Pris 3195:-

Nya grillar, utsökt kvalitet. Från 1972.

Artnr 7424500. Pris är 2295:-





# det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



## Norra Skåne

Lars Gismar sände mig bland mycket annat Saabmaterial denna trevliga artikel från den 1 juni från tidningen Norra Skåne. Rubriken var "Sonetten fungerar som dörröppnare" och det är bara att hålla med, snacka om kontaktskapare!

Jag fortsätter att citera från artikeln: "Den fungerar som en dörröppnare vid möten med okända människor och att sälja den vore som att sälja en bit av



sin själ." Så ser Åke Larsson från Vittsjö på sitt bilinnehav. Och då handlar det om en Saab långt före bilkrisen, en Sonett V4-68. Journalisten Ronny Persson fortsätter med att citera Åke: "-Jag älskar bilen, livet skulle kännas fattigt utan den", säger han vid utställningen av gammelmilar på Sommarlust.

När han 1986 köpte Trollhätteracern så hade den rullat endast 3200 mil och sedan har det blivit några tusen till.

Självklart vårdas den ömt av Åke som lackat om den men i övrigt inte tvingats till några större ingrepp. – Visst har folk frågat om den är till salu, men det är den inte. Det speciella är att man får träffa så många människor som kommer fram och pratar när de ser bilen – den fungerar som en "dörröppnare".

Och dessa samtal, minnen från besökta platser, hälsningar från folk och annat där bilen syns i kulisserna har Åke skrivit ner och samlat i dagböcker. Under åren har det blivit sex stycken med 1300 sidor! Han har blivit in-släppt på flygplatser tack vare Sonetten och snacket med flygfolk som känner för Saab.

## TTELA

Johnny Johansson sände mig en artikel från den 16 juli från tidningen TTELA där Caroline Johansson skrev om Saabens dagar: Anledningen till att entusiastklubbarna Svenska Saabklubben, Saab Turbo Club of Sweden och Club Sonett Sweden valde att arrangera en träff istället för Saab berättade



Riktig raritet. Göran Johansson visade stolt upp sin fina Saab 97 från år 1970.

vår medlem Åke Olsson om: "-Vi måste göra något för att visa att vi finns. Vi är ju Saabentusiaster och vi lider med Saab just nu". Club Sonett Svedens ordförande, Mikael Lindström citeras även: "-Saab är en hjärtefråga för många entusiaster. Nu är det extra viktigt att visa stöd och solidaritet".

Man kunde vidare läsa om familjerallyt i Trollhättan, uppställningen av bilar utanför Saabs bilmuseum samt bakluckemarknaden. Dessutom om Midnattssolsrallyt och Fallens dagar. Åke Olsson berättade vidare att "-Det är jätteroligt. För på Midnattssolsrallyt brukar det vara många Saabar och på Fallens dagar är det mer folk i rörelse."

### *Jönköpingsposten*

Den 30/7 hade Jönköpingsposten och dess skribent Göran Bard en artikel om "Veteranfordon och hantverk på Tavelhult", vilket är en hembygdsgård. Låt oss direkt citera det intressanta i artikeln:

"Saab årsmodell 1970

De motorintresserade hade nu en handfull fordon att vila ögonen på. En av dem var riktigt speciell. Det handlar om en Saab 97 av årsmodell 1970. Den ägs av Göran Johansson, Falkö-

ping, och är ett av få exemplar i landet. -Jag köpte den för fem-sex år sedan och då var alla delar nya eller renoverade, säger Göran Johansson.

Bilen är en riktig pärla. Den väger endast 850 kilo och V4 motorn genererar 65 hästkrafter. Den var tillverkad som en sportbil på den tiden. "-Den har varit i USA och tillbaks under de här åren", säger han. Stort tack till Anders Pettersson i Jönköping vilken sände klippet till mig!

### *Norra Skåne*

Under rubriken "Saab finns i Arvid Larssons hjärta" skrev Bo Erlandsson en artikel den 30 juli 2009 om Sonettens historik i allmänhet och Sten-Arvids Sonett i synnerhet. Den gröna Sonetten är välkänd, både på allmänna Saabträffar och lokalt på Bialitt där man träffas en gång i månaden. Ett par hundra mil om året blir det totalt. Inte konstigt alls med den bakgrunden. Hans far var verkstadschef på Saabfabriken i Linköping och sedan har olika Saabmodeller följt Sten-Arvid genom livet, precis som för många andra av oss. Två bilder illustrerar ar-

tikeln, där Sten-Arvid poserar bredvid sin gröna "Kermit". Stort tack till Lars Gismar som sände artikeln till mig!

### *Klassiker*

I nummer 7, 2009 hade tidningen Klassiker med en dvd skiva som innehöll mycket Saab material enligt Göran Sundin som sett den. Givetvis om de två husbilarna som byggdes i Ramsele som hemmabyggen, de har ju med rätta blivit en följetong. I avsnitt 9 kan man även se en orange Saab 99 med en orange Sonett III på släp. Alltid något. Som sagt inte så mycket Sonett men en hel del om andra Saab bilar.

### *Motor*

Anders Pettersson i Jönköping sände mig två klipp. Det första var tidningen Motor och Christer Gerlach som i nummer 6-09 gör en historisk exposé av Saabmodeller genom tiderna. Som vanligt håller vi oss till Sonetterna och om vi börjar med I:an så skriver han: "En första Saab Sonett var ett experiment i glasfiber som aldrig sattes i serieproduktion. Snygg form men motorn var löjligt klen – 57 hästkrafter – men bilen hade ändå en toppfart på 200 km/h." Nåja, säger er redaktör, hästkrafterna var faktiskt 57,5 och toppfarten var definitivt inte 200 km/h. Erik Carlsson gjorde ett rekordförsök och då kom han upp i strax under 160 km/h men det är gott så med tanke på det ringa hästkraftantalet och att bilen är öppen.

Christer fortsätter: "Saab försökte bygga en modern sportbil med sikte på USA. Det gick inte alls. Amerikanska Sports Car skrev: "Förutom att

den är bedrävligt ful så är den bullrig och obekvä. Ingen vill ha den och det förstår vi". Men idag är den kult." Årtalet anges till 1966 och beskrivningen gällde en Sonett II. Men inte heller här var det felfritt, för man illustrerar texten med bilden på en Sonett III. Att Sonetten idag är kult skriver vi gärna under på, resten får stå för dåtida amerikansk syn på design.

### *Classic motor*

Anders andra klipp kommer från nummer 9, 2009 av Classic motor. Den handlar om den artikel Stefan Gustavsson skrev om Gammelvalträffen i Brunskog dit 500 fordon hade sökt sig. Nytt för i år var att Bosse "Bildoktorn" Andersson anlitas som speaker tillsammans med sin radiokollega Hasse Pettersson. Som vanligt bjöd han på en uppskattad show när ett antal fordon visades upp från scenen. Störst uppmärksamhet fick den Saab 92 drivna husbilen som byggdes i Ramsele på 60-talet och som nu är nyrenoverad. Bosse berättade också entusiastiskt om Gösta Jakfors Saab Sonett I som Classic motor visade i nr 7/2009. Även Lars Gismar tipsade mig om denna artikel, tack för det.

### *Svenska Dagbladet*

Lennart Sahlén undrar om korsordskonstruktören Kim Sinclair syftade på Rolf Wesenlunds sketch om tandläkaren och Volvo Sonett eller om hon tror att Sonett är en Volvoprodukt? För att förtydliga bilden så står det i frågan för lodrätt: "Dikt i fjorton rader och en klassisk Volvo" Svaret är ju givet en SONETT. Korsordet var



infört i Svenska Dagbladet torsdagen den 25 juni, dagskruss 1638.

### *Klassiker*

I oktobernumret 2009 av tidningen Klassiker skrev Claes Johansson en artikel med rubriken "Glest men kul när Saabister träffades". Han inledde bildkavalkaden med orden: "En ordinarie Saabfestival är inte att tänka på i dessa dagar när Saab Automobile AB



går på sparlåga. Men bilfolk vill inget hellre än att träffas och sparka däck. Därför mobiliserade Svenska Saabklubben, Saab Turbo Club of Sweden och Club Sonett Sweden krafterna och bjöd in till **Saabens dagar** i moderstaden Trollhättan, med Saabmuseet som naturlig mittpunkt. Väderleken fick leden att glesna, men Saabandan var på topp."

Artikeln var förresten mest en bildkavalkad och den som hade Sonettanknytning hade följande bildtext: Björn Envall ordnade spontanvisning av Sonettutmanaren Catherina. Tack Julle Leiner som lånade ut tidningen!



## GRATTIS

### Björn Mohlin Kungälv

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!



# Cykeldator i min Sonett

Lennart Sahlén



Min Sonett saknar ju både klocka och trippmätare. I stället för ny skala graderad i km så bytte jag mätaren till en från Saab 95. Den visar rätt exakt men har ingen trippmätare. En cykeldator monterades på askkopp, magneten för signal placerades under en slangklämman på utgående axel från växelådan till vänster framhjul och så det fungerade, se bilden till höger!

Jag fick visserligen byta kabeln från datorn till givaren mot en skärmad kabel. Tyvärr är denna dator endast programmerad för hjuldiametrar enligt tumsystemet, från 5-36 tum. För So-

netten är 24" det närmaste vilket ger 980 meter vid 1000 meters körning. Varje diameterändring av en tum ger 40 meter per 1000 m. Skulle behöva ställa in för 24,5 tums diameter, hjulet har en rullomkrets av 1948 mm. Det finns mätare där man kan ändra omkretsen på hjulet. Ja nu har jag kört ca 250 km med denna mätare och den har fungerat OK men ett fel på datorn gjorde att jag måste returnera denna. Såg mig om efter en annan dator med inställningar av omkretsen i millimeter. Köpte en på Clas Ohlson, fabrikat Sigma 1200 och gjorde en ny installation. Även för denna så är medföljande kabel för kort varför en skärmad 2-ledare skarvades på. Nu har jag en dator med 12 funktioner, visande bl.a. körd distans, både total och tripp, medelhastighet, genomsnittshastighet, max hastighet, trippmätare, stoppur, mm samt en klocka. Kan ju vara bra vid klubbens tävlingar för att veta var man är. Kalibrering kan göras på vägverkets kontrollsträcka 1km.

Beroende på vilka krav på noggrannhet man har så kommer man lätt fram till EXAKT längd, men när finns dessa krav? Med exakt längdmätning så får man även exakt hastighet, kan vara bra för att veta hur mycket fel originalmätaren visar.



Bilderna på min bil visar slangklämman med magnet samt "pick up" monterad på en plåt fäst i en av växelådans bultar. Mätaren monterades på en ny Al-plåt som ersatte original askkopp. Kostnaden är låg, datorn komplett 169:-, slangklämman och lite kabel för en Selma, sen är det roliga klart.

# Sonettbutiken

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



Modellbilar, se högerspalten.



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.