

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

🌿 🌿 🌿 **CSS 30 år** 🌿 🌿 🌿

4/5 • 1985 • Nr **18**  
Pris 1:75 (oms. inbunden)  
I NORGE o. DANMARK 2:30  
I FINLAND Fmk 1,95



*Den Saaben kom bort*

- Två artiklar om Facett GT
- Hördarmöte Stefan Holm
- Reservdelslistan
- MHRFs årsstämma



# 4

2011



## Från ordförandens julbord



Hej alla!

Säsongen är väl över för de flesta av oss men ta gärna ut Sonetten i vinter också, någon kall vinterdag och glöm då inte kameran, vinterbilder uppskattas alltid av redaktören för Sonettvärlden. Vintern är den tid på året man får tid att fundera över olika saker, exempelvis varför man ska ha en brandsläckare i bilen. Vi har under året fått kännedom om en brandskada Sonett vars utgång säkert kunde mildrats en aning om det funnits en brandsläckare tillhands. Man kan också se över sina försäkringar, vilket kan vara lönande, både ersättningsmässigt och vilken premie man betalar.

Vi kan konstatera att MHRF's försäkring mest troligt kommer luckras upp en hel del, vilket gör att den säkert kan vara ett alternativ för flera av er. Vi kommer fortsättningsvis aktivt jobba för att Ni ska kunna få en bra försäkring till rätt pris och med bra villkor. Detaljer om MHRF-försäkringen finns på annan plats i detta nummer. Vad händer mer under 2012? Med lite tur så kanske vi får ihop två träffar även under nästa år, vilket vore väldigt kul. Det ständigt återkommande ämnet reservdelar tar aldrig slut och ska inte göra det heller, vi ska ju hålla våra Sonetter rullande många år framöver. På tal om reservdelar så har CSS och SSK (Svenska Saabklubben) nyligen slutit ett avtal som möjliggör inköp av nytillverkade delar mellan klubbarna. Avtalet är egentligen bara en formalitet som tydliggör den praxis vi tillämpat sedan flera år tillbaka. Genom samarbete mellan de olika klubbarna kan man genom ökad volym pressa priser på gemensamma delar som nytillverkas. Andra former av samarbete är också träffar, bl.a. kommer den internationella Saab-festivalen år 2016 vara i Sverige och på något sätt kommer CSS att vara med.

Det finns också många andra frågor på agendan, vad kommer hända med Saabmuseet om det värsta inträffar? Frågan har diskuterats och det finns många idéer, men först ska man nog avvakta och se vad som händer.

För egen del ska vintern i bästa fall tillägnas projektet Sonett 2, så hoppas jag att vi ses nästa år.

*Mickael W. Skavén*



### Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto  
35 87 30-0

Medlemsavgift 300:-/år

### Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinhundsv. 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:

Inte dåligt, hembygget Saab  
Facett GT prydde framsidan på  
nummer 16, 1965 av Teknikens  
Värld!

### Styrelsen

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

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0514-272 22

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

Hans Johnsson, klubbmästare  
0303-54210  
hasse.johnsson@hotmail.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  
**SONETT VÄRLDEN**  
beräknas utkomma i slutet av  
februari  
Sista inlämningsdatum för manu-  
skript och annonser 25 januari

# Saaben som kom bort

Artikeln har tidigare publicerats i nummer 16, 1965 av Teknikens värld.

Teknikens värld har härmed nöjet att på omslaget och sidorna härintill presentera SAAB Facett GT

## Lyckat hemmabygge

För en tid sedan presenterades med mycket buller och bång två nya Saab-modeller, formgivna av Björn Karlström och Sixten Sason. För de flesta är det däremot ganska okänt att det finns ytterligare ett förslag. Teknikens värld har härmed äran att presentera Saab Facett GT. Konstruktör och formgivare är ingenjör Sigvard Sörensson, anställd på Saabs konstruktionsavdelning i Trollhättan. Facetten är dock ett rent hemmabygge; arbetsgivaren är inte inblandad.

De båda tidigare presenterade förslagen ser i vårt tycke ganska klumpiga ut jämförda med den linjesköna Facetten. Chassiet till den härrör från en Sonett (den tävlingsvagn som Saab byggde för ett antal år sedan). Motor och växellåda kommer från den vanliga Saab Sport och motoreffekten är 60 hk (DIN). Karossen är tillverkad av plåt.

Bilens längd är 3,75 m, bredden 1,45 m, höjden 1,12 m och tomvikten 655 kg. Inte minst det sistnämnda gör att accelerationen 0-100 km/

tim går på 14 sekunder och att toppfarten är nära 160 km/tim.

Facetten är avsedd för två personer plus bagage. Bagageutrymmet är inte så snålt tilltaget att det bara rymmer en tandborste. Bilen kan således med fördel användas till snabba långresor.

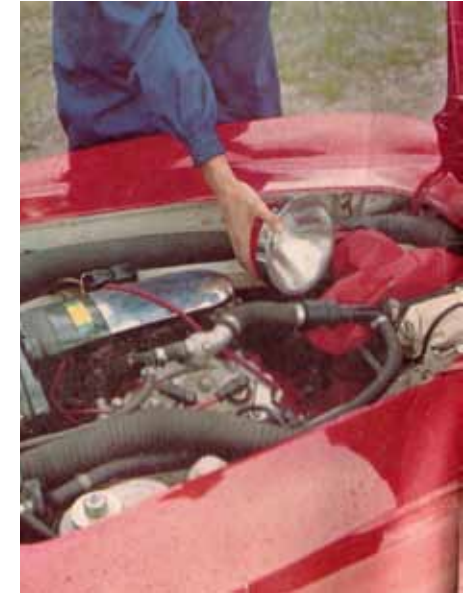
Under den korta tid Teknikens värld hade tillfälle att disponera Facetten hade vi inte möjlighet att göra någon mera ingående provkörning. Vagnen gjorde dock, inte minst genom sin tilltalande formgivning, ett så gott intryck att vi tycker att Saab-ledningen borde titta lite närmare på den.

Och för att vara ett hemmabygge, låt vara av en konstruktör, tycker vi att den är fantastiskt lyckad...

Bilderna till höger visar Facettens bagageutrymme och den läckra interiören.

Obs. strålkastarna som under dagtid förvaras under motorhuven.

Foto P.O. Ericsson.



# Hur Sonett I, chassienr. 4 förvandlades till Facett GT

Dess väg från plåtverkstaden till dess slutliga (?) parkering i Schweiz, Sigvard Sörensson, plåtslagare

För 50 år sedan

På den tiden när Ursonetten hade levt sitt korta men betydelsefyllda liv var jag i 30-årsåldern och fylld av idéer och projektdrömmar.

Jag jobbade som konstruktör på Saab i Trollhättan med legendariske Gunnar Ljungström som chef. Där lärde jag mig allt om drivknutar och bromsar på 93-an.

Men jag visste också att chassiet till Sonett nr 4 stod bortställt och övergivet i verkstaden i Åsaka. Min tjänstesaab var väl ok – men -?

Italienska sportbilar var ju drömmen – varför inte fixa något? Ett tak på Ettan skulle kanske vara något? Efter en del förhandlingar fick jag så köpa 4-ans chassie som det stod. Därefter hyrdes ett dubbelgarage inrymt i ett större bostadshus.

Tänkande, läsande, planerande och en titt i plånboken kom därefter.

Läderdyna, hammare och tängar hade jag redan. Sick- och bertelsträck och krymp- och en rull- och bockmaskin anskaffades liksom en gassvets. En önskedröm för dom som bodde i lägenheten ovanpå?

Jag hade en bra kontakt med Yrkeskolan och fick låna deras proffs-

maskiner vid behov. Senare blev en av eleverna min hjälpare i dubbelgaraget.

Plast- visst, men det luktar och är kladdigt och om avsikten är att tillverka bara ett exemplar vinner lätt karosseriplåt. Dessutom var det lättare att uttrycka det formspråk som jag syftade till, distinkta linjer med en egen karaktär.

Formspråk – visst det fanns i huvudet och förverkligades efterhand med hjälp av plåtsax och loppsvets. Under en period var tankarna helt fokuserade på hur alla funktioner – gångjärn, huvlås, baklucka, belysning, instrumentpanel, inre säkerhet etc. skulle lösas.

Men givetvis blev något glömt, exempelvis var främre nummerplåt skulle placeras, lösningen blev mitt i frontens luftintag – upphängd i gummiremsor. Körde bilen åkte skylten upp, stod den stilla var den klart synlig.

Efter nära två års fritidsarbete i garaget blev den äntligen körbar och det är således nu 50 år sedan. Sen kom

åkturen till billackeraren som gjorde den kritvit.

Första riktiga provturen gick till Italien och den kunde så när slutat där eftersom min konstruktion av strålkastarna absolut inte fungerade i kol-svarta tunnlar. Fastmonterade extraljus blev så småningom räddningen.

Därefter kom en period med mycket nöje. Tvåtaktaren kunde prestera hyggligt med både ljud och kraft, tävlingar både här hemma och i Danmark – utan en enda buckla (ha, ha).

Så småningom såldes bilen till Saab Ana i Trollhättan för att användas vid invigningen av deras nya försäljningsbyggnad. Den såldes vidare och levde ett äventyrligt liv tillsammans med för mig okända ägare. Krockad både fram och bak och återfunnen i en trädgård, lätt övervuxen.

## Facettens andra liv

Någon gång i mitten av 90-talet ringde en artig tysk man och berättade att han nu var ägare av Facetten och ville gärna prata med mig. Så jag åkte ner till Plen (Nordtyskland) där vi så småningom gick upp på vinden i hans bostad.

Klaus Müller-Ott. Färdig för take off. Han som återstartade det hela.



Där låg de sorgliga resterna av mitt tålmodiga arbete – ett anfrätt aluminiumchassie (som egentligen är ramen för hjulupphängning, drivlina, styrning etc.) och den helt nermonterade karossen.

Nästan som att stå i ruta 1. Men herr Dr. med. Klaus Müller-Ott – den nye ägaren – är en sann Saabentusiast (och har en solid ekonomi) och frågan var inte om bilen skulle restaureras utan hur.

Beslutet blev att det nitade chassiet skulle totaldemonteras, mätas upp och nytillverkas. (Senare bestämdes om att två satser skulle tillverkas). Efter några trevare gick jobbet till företaget Lorenz & Walsdorff i Nürnberg som i sin tur lade ut jobb till specialister. Exempelvis fick alla nitar spe-



Här gjordes allt plåtarbete på kaross och chassie.

cialtillverkas då originaldimensionerna inte längre finns.

Under denna tid hade Klaus fått korn på originalkarossen till 4-an – den gröna plastkarossen till Sonetten. Två bilar – varför inte? Men hur?

## The Magic Trick – eller hur en bil blir två.

Nu var ju inte hela aluminiumchassiet korroderat utan stora delar kunde återanvändas efter rengöring och ytbehandling. Men två satser aluminium beställdes. Chassiet för Sonetten blev således en blandning av originalplåt och nyttillverkat och resultatet blev imponerande. Den andra sat-



Betänksamma gubbar efter ett bergstest. Rolf Melde, Torsten Walsdorff, Sigvard Sörensson och Klaus Müller-Ott.

sen plåt blev så småningom chassiet till Facetten. Det här var operationer som krävde mycket tid, planering och pengar. Men tyskarna kan.

Slutmontering, glas och inredning och provkörning utfördes av Stevies Garage i Etnin – ett samhälle nära Plör,

Sigvard Sörensson kontrollerar ena strålkastaren under renoveringen.



Sigvard Sörensson viker upp ena strålkastaren.



Facetten utan kaross, snacka om grodögon.



Slutmontering hos Stevies Garage i Etnin mars 2007.

åter en specialist på historiska bilar.

Klaus är en duktig chaufför och deltog flitigt i lokala bantävlingar men även i större evenemang tillsammans med historiska storheter från ex. Porsche, Ferrari eller Mercedes. Om inte på annat sätt så utmärkte sig Sonetten genom den imponerande tvåtaktsröken.

Men men – tiden går och intressena ändras. Klaus Müller-Ott gjorde en överenskommelse med sin vän i

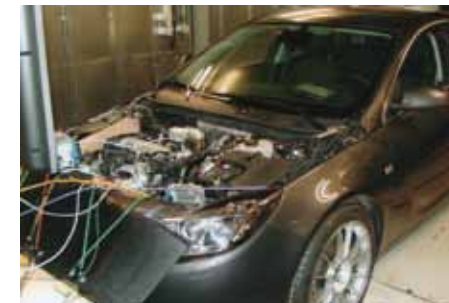


Hirsch Performance AB. Bilden visar entrélokalerna, bakom ligger ett avancerat laboratorium för Saab och Opel med specialitet max effekt på 1800 meters höjd.



Glada gubbar i St. Gallen. Klaus, Sigvard och René i Hirsch Performance AG's laboratorieentré. I bakgrunden Saab Quantum från USA.

Schweiz, Renè Hirsch, importör av Saab och Lamborghini. Han planerar för någon sort av utställning/mu-



Labbet. Imponerande proffsig utrustning. Som skåning känns det underligt att man kör fort 1800 meter högt i bergen.

seum i St. Gallen där han bor och har sin verksamhet. Så alla tre bilarna Sonett I, Facett GT och Formula S åkte enkel resa dit för något år sedan. Nu har de sin hemvist på bottenplanet i Renès villa (marmorgolv – säkert 250 M<sup>2</sup>) tillsammans med 20-tal andra historiska Saabbilar och Lamborghinis och en otrolig utsikt över en närliggande alpsjö.

På baksidan av Sonettvärlden visar vi ett antal bilder som togs i augusti 2010 vid Interlaken i Schweiz där vi ser både Sonett I:an med chassinummer 4 och Facetten. Här ser vi verkligen att en bil blev två! Bilderna har tagits av vår belgiske medlem Axel Boey samt av andra som skickat bilder till Axel från mötet.

## Visste Du...

... att Buzz Aldrin (han som var den andra att gå på månen) berättade att han ägt en Sonett, allt enligt Top Gear som Göran Sundin tittat på. För övrigt kom Buzz farfar från Värmland!

# Höjdarmöte, Stefan Holm – Åke Larsson

Text och foto Bo Sigeback

Artikeln är hämtad från hemsidan vittsjobjarnum.nu och återges med Åke Larssons och Bo Sigebacks tillstånd.

---

Åke Larsson från Vittsjö rullar in på idrottsplatsens parkering med sin nytvättade Saab Sonett just då Stefan Holm kommer ut till sin Saab 9-5 Aero för att hämta ombyte till femkampen.

---

Den är ju riktigt tjugig, säger Stefan Holm.

Tack, det här blir plötsligt ett Saab-möte, menar Åke.

## Åke lämnar över John le Carré

Stefan Holm gästar Vittsjö. Efter förmiddagens inomhusträning är det dags för eftermiddagsprogrammet. Åke Larsson, känd Saabentusiast från Vittsjö, vet naturligtvis att Stefan Holm är Saabägare och har förberett sig för ett eventuellt möte med honom. Åke har hört att John le Carré är Stefan Holms favoritförfattare.

Du kanske inte har läst den här boken, frågar Åke.

-Nej, det har jag faktiskt inte säger Stefan.

-Du får den av mig, men samtidigt vill jag visa boken med mina Saabmöten.

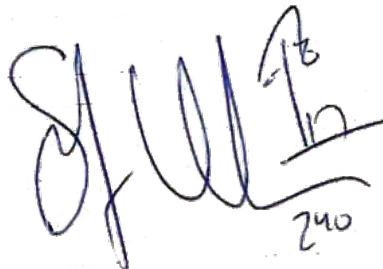
Stefan tar sig tid att bläddra i boken som innehåller massor av episoder där Saab är inblandade.

Snart sitter Stefan vid bakluckan på den fina Sonetten och skriver om detta plötsliga Saabmöte.

## Höjdarautograf

Stefan Holms autograf blir som en karikatyr av honom som höjdhopparen som hoppat 2.40 då han till höger om namnet har en höjdhoppställning med matta och så Stefan som glider över 2.40 med marginal. Han nämner att den självklart ändrats efter hand som resultaten förbättrats.

-Jag började nog skriva personbästa när jag kom över 2.30 första gången.



# En lille historie omkring min interesse for Saab biler

Karl Ove Krestensen

Artikeln har varit publicerad i nummer 2, 2011 av Saabentusiasten och publiceras med tillstånd av Saab V4 og Sonett klub Danmark.



Mine første biler købte jeg sammen med min fader og de var alle af mærket Renault. Da jeg vil købe min første egen bil kikkede jeg meget på en brugt Saab 2 t årg. 1962 rød, som var 4 år gammel, men jeg faldt desværre for en Morris Mascot. Den virkede mere smart o.s.v. men den havde desværre en kæmpe fejl, at den ikke kun undvære værkstedet hver mandag - "en mandagsbil".

I voksen alder vente jeg tilbage for at købe Saab - Det gik bedre og en ven startede op som forhandler af Saab i Hobro og jeg købte en brugt V4 årg. 1966 grå en super bil. På mit arbejde i Sparekassen Hobro købte vi en Saab V4 varevogn, hvor jeg lavede et sikringsrum hvor vi havde kontanter under bagklappen - bilen anvendte jeg til filialkørsel. Dette var starten som "Saabentusianast".

Efterfølgende har jeg haft 21 Saab, de fleste som firmabiler og følgende modeller: V4, 99, 900, 9000, 93, 93 jubilæum og 93 Sport Combi. - Jeg har lige købt en fabriksny 93 Sport Sedan - diesel.

I dette forløb har jeg flere gange forsøgt at finde en Saab Sonett, men fandt ikke en der passede mig i farve, stand eller økonomi og jeg ville helst købe en Sonett II. - Det lykke-

des endeligt at finde den røde Sonett V4 årg. 1969.

Først så jeg den på Bilbasen, derefter på Blocket i Sverige og det tyske Mobile, det lykkedes dog ikke at komme i kontakt med sælgeren, der havde fjernet annoncerne. Så skete jo det pudsige, at jeg mødte tidligt på Bilmessen i Fredericia i efteråret 2009 for møde en af mine venner, der handler med antikviteter, men på vej gennem den første hal løb jeg direkte ind i den røde Sonett.

Vi gennemgik bilen og jeg gav ham et hurtigt bud og efter en halv time stod der solgt på den.

Efter sigende var det den mest beundrede bil på den efterårsmesse.

Jeg er glad og stolt af min Røde Sonett og det har altid været sporti at køre Saab.



*Redaktionen för Sonettvärlden  
önskar er alla en  
God Jul  
och ett  
Gott Nytt År!*



# Saab Sonett III, ny front med huv

Jan-David Skavén

”Säljes av Micke. 27 januari 2011, 22:19.

Ny front till Saab Sonett III säljes till högstbjudande. Har aldrig varit monterad på någon bil. Ring Micke: XXXXXX”



Hasse Johnsson flyttar huvan från sitt släp till Per Janssons.



Per Jansson och Mattias Arvidsson bär in huvan i Pers släp för vidare transport till Fagersta.

Ja, så såg annonsen med de två bilderna ut på Blocket vilket vår medlem Thorbjörn Brännström uppmärksammade. Thorbjörn undrade om Club Sonett Sweden var intresserad och det är klart att vi var. För hur ofta annonseras en helt ”ny” Sonett III huv ut? Ny och ny förresten men att den aldrig varit monterad på en Sonett stämde. För de som annonserade var en skånsk målarfirma som en gång i tiden hjälpt till med lackeringen av Sonetter. Den här huvan har hängt i deras affär som prov och aptitretare. Men nu var det dags efter cirka 40 år att sälja den.

Även om CSS var intresserade av den så fanns det en logistisk sida som måste lösas till lägsta kostnad. Målar-

firman och därmed huvan befann sig i Skåne, vårt lager är i Dalarna.

Thorbjörn var med och löste även detta. Han köpte huvan och tog hem den till sig i Eslöv. Dit åkte efter ett antal månader vår klubbmästare Hasse Johnsson med ett släp och i samband med vårt styrelsemöte i Örebro i september så tog han huvan med sig dit. Vår reservdelsman Per Jansson kom också med ett täckt släp och stafettpippen gick vidare från Örebro till slutmålet i Fagersta. Förresten, slutmålet ska inte vara vårt reservdelslager utan huvan kommer att ligga till försäljning. För visst vore det bästa att huvan efter 40 år får hamna på en Sonett III!

# Somrarna med Gittan

Mattias Arvidsson



Efter första sommarens nöjesåkning gick min Sonett Gittan i vinterdvala i garaget. Under vintern tänkte jag ordna med en del saker som var trasiga eller behövde översyn. Inga akuta problem, men några saker som skulle förbättra vardagen.

Passagerardörrens lås saknade nyckel eller var möjligen trasigt så dörren gick bara att öppna inifrån kupén, fönsterhissen på förardörren var trasig och den på passagerarsidan gick lite trögt. Dessutom var dörrklädseln på bägge dörrarna bucklig.

Under sommaren som gått hade inte några större insatser gjorts bortsett från motorbytet som jag nämnt i en tidigare artikel. Jag installerade en brandsläckare och ordnade med heljusindikeringen som lös när helljuset var avslaget. Det senare ordnades genom att anslutningarna vid relet bytte plats.

## Fönsterhissar och dörrlås

Som vanligt gick tiden fort och plötsligt var det vår och dags att åka igen. Efter service och rundsmörjning började jag titta på att eventuellt renovera fönsterhissarna och ordna det trasiga låset.

Eftersom det inte ens fanns någon vev på förarsidan när jag köpte Gittan

skickade säljaren med en lös vev. Problemet med förardörrens hiss var nu inte bara att veven inte satt på plats. Det fanns ingenstans att skruva fast veven! Hela huset med mekaniken där veven ska sitta saknades och höljet som kabeln löper i hade bockats - troligen för att fönstret inte skulle åka ned.

I klubbens reservdelslista finns bara fönsterhissar till Sonett III så det var inte bara att beställa en ny till min V4. Det enda som verkade vara identiskt med fönsterhissen från Sonett V4 var själva huset med mekaniken så jag beställde ändå en hiss på chans.

## Renoveringen

Enligt verkstadshandboken ska dörrskalet lossas för att kunna demontera fönsterhissen. Trots det försökte jag, och lyckades, att få ut fönsterhissen utan att lossa dörrskalet. Det gick också fint att demontera huset från den nya fönsterhissen och montera detta på min trasiga fönsterhiss. Värre var det att bocka tillbaka höljet för ka-





beln som var rätt illa tilltygat. Efter lite pyssel löpte i alla fall kabeln fint så att jag skulle våga mig på att montera tillbaka fönsterhissen.

Innan montering var jag tvungen att se över skenorna som rutan löper i. Själva listerna var helt slut och kanske en orsak till att fönsterhissen gett upp. Efter tips på SAAB-klubbens forum köpte jag ny list på Swedol. Jag var lite snål och köpte en billigare sort vilket skulle visa sig vara dumt. När jag gjort rent skenorna och monterat nya fönsterlister var det dags att montera hela paketet - trodde jag. Att få ur en trasig fönsterhiss utan att demontera dörrskalet var en sak men att montera en hel utan att bocka den visade sig så svårt att jag tillslut gav upp och lossade dörrskalet. Detta var en enkel match och sedan var det mycket lätt att montera den renoverade fönsterhissen. Nya popnitar till dörrskalet med samma diameter som de ursprungliga hade jag i gömmorna. I samma veva limmades den lilla rutan om med glas-silikon. På samma sätt fäste jag den stora rutan i fönsterhissen.

Det var en fröjd att veva upp och ned fönstret som löpte så lätt med sin nya välsmorda mekanik och nya lister. Kanske lite för lätt...

Med dörren öppen skramlade nämligen rutan i fönsterlisterna som var en aning för stora. Straffet för de billiga fönsterlisterna! Tack och lov är det-



ta inget problem när dörren är stängd och dörrlisten trycker mot rutan men det är något som finns med att åtgärda i 10-årsplanen.

### *Arbetet rullar på*

Plötsligt kändes nu fönsterhissen på passagerardörren oroväckande trög. Rädd för ett framtida haveri och med blodad tand gav jag mig i kast med nästa dörr som dessutom behövde ett nytt lås.

Ett lås hade jag redan tidigare ropat hem på Tradera. Visserligen var handtaget till SAAB 95/96 men det var bara att flytta över låscylindern till Sonettens handtag. Egentligen hade jag tänkt lägga om låset så att jag skulle få samma nyckel till bägge dörrarna men nu var jag så ivrig att komma ut på vägen igen att jag bara gjorde vad som var nödvändigt.

En sjukdom som jag försöker att bli av med. Dessvärre kan tillfrisknan-

det från denna åkomma leda till evighetsprojekt...

Nu hade jag nyss ordnat förardörren så med handgreppen i färskt minne gick det snabbt att ordna nästa fönsterhiss som också fick nya lister samt en översyn, rengöring och smörjning av mekaniken. Dörrskalet monterades och jobbet var klart. Dörrklädseln monterade jag däremot inte tillbaka eftersom jag tänkte renovera dessa då de var väldigt buckliga och fick skruvas fast för att sitta kvar.

### *Resultatet*

Förutom låset som jag inte lade om och en plastskada på förardörrens dörrskal som jag borde passat på att laga var resultatet riktigt glädjande. Tänk att kunna veva ned bägge rutorna och att kunna öppna passagerardörren utifrån. Underbart!

Nu gällde det bara att ordna dörrklädseln. Fortsättning följer således.



# Reservdelsslistan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadshandbok	215:-	III	Kopia	
175422	Res.delskatalog	310:-	Alla	Kopia	
788249	Verkstadshandbok	215:-	II, II V4	Kopia	
1051199..	Hjulbult	60:-	Alla	Till Ronalfälgar	
7175680	Bromsjustkontakt	160:-	II, II V4		
7175680/1	Bromsjustkontakt	160:-	III		
7378912	Golvplåt	450:-	Sa 95/96	Vänster bak,	
7378920	Golvplåt	450:-	Sa 95/96	Höger bak,	
7378896	Golvplåt	390:-	Sa 95/96	Vänster mittendel,	
7378904	Golvplåt	390:-	Sa 95/96	Höger mittendel,	
7400286	Gavel	195:-	Alla	Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet	
7400310	Plåt	525:-	II, V4	Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)	
7400351	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Vänster sida
7400641	Ram	320:-	II, II V4	Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	975:-	II,v4	Nyttillv Originalrör rostfritt material	
7400955	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	II	Nyttillv Originalrör	
7401458	Gummibricka	76:-	II, II V4	Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	II,V4,III-70500303	Till höger vindrutetorkare	
7401888	Panelbräda	1070:-	II	Till 78	Trä
7402233	Plåt	530:-	II V4	Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	Alla	Höger dörr mellan rutor (rostfri)	
7403637	Distansbricka	10:-	Alla	Till bi a ledskena 7403579 i H-dörr	
7403694	Bakruta	6210:-	II, IIV4	Alla	Nyttillverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Höger
7403884	Glas	150:-	II, II V4	Alla	H + V illa rutan i dörr
7404312	Huvlås	300:-	II,IIV4	Gummistoppar, pris per par	
7404619	Rutfäste	120:-	II, II V4	Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	II, II V4	Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	Alla	Blinkers/park. ljus (Lukas)	
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	Alla	"Potta" till huvudstrålkastare	
7405368	Justerring	175:-	Alla	Bakre ring huvudstrålkastare	
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	Alla	Justerskrivar till huvudstrålk.	
7405400	Hållarring	175:-	Alla	Håller strålk.ins. mot justeringen	
7405418	Kromring	290:-	Alla	Yttre ring till huvudstrålkastare	
7405772	Gummipackning	210:-	Alla	Mellan kaross och huvudstrålk.	
7405780	Mellanlägg	15:-	Finns ej i res.delskatalogen		
7406192	Grill	1065:-	II, II V4	Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	Alla	Nedanför vindrutan som motorhuven vilar på	
7407745	Fästöra	35:-	II, II V4	Alla	Billbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	35:-	Alla	Till 70500303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	595:-	Alla	Blinkers/park.ljus kompl.	
7409105	Fjäder	830:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409105/2	Fjäder	915:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare (nyttillv.)
7409154	Plåt	855:-	II V4	Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)
7409220	Stänkskydd	165:-	II, II V4	Alla	Höger
7409238	Fäste	125:-	II, II V4	Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	125:-	II, II V4	Alla	Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	90:-	II V4, III	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	90:-	II V4	Till 1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	270:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-	II V4	269-1868	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-	II V4	269-1868	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)

7410798	Fäste	25:-	II V4, III	Alla	Till returfjäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-	II, II V4	Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)
7411804/2	Fjäder	795:-	III	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	10:-	II V4, III	Till 97725002000	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrlås	320:-	II V4	329-1868	Vänster
7412117	Dörrlås	320:-	II V4	329-1868	Höger
7412182	Emblem	275:-	II V4	Alla	Till motorhuv
7412315	Spjäll	485:-	V4,III	329-	Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10:-	V4,III	329-	Till bromsvarn, kontakt
7413057	Pedalställ	160:-	II V4	329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	270:-	II V4	från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	90:-	II V4, III	från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	75:-	II V4, III	Till 715001265	Över värmepaket
7414055	Torpedplåt	430:-	II V4	från 1229 -	
7414188	Kabel	15:-	II V4	från 550 -	Till ljusrelä
7414295	Kona	45:-	II V4, III	Alla	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414477	Knutplåt	105:-	II V4, III	från 1229 -	Trekantplåt i motorrum
7414493	Låsbleck	30:-	II V4	från 1229 -	Till handskfackslucka
7414543	Kulsnäppare	25:-	II V4	från 1229 -	Till handskfack
7414576	Plåt	325:-	II V4	från 329 -	Lufttintag vid torped
7414808	Reglagearm	20:-	II V4, III	Alla	Till ventilation def./golv
7414998	Lykta	270:-	II V4, III	från 1229 -	Blinkers fram USA
7415102	Skena	55:-	II V4	från 1229 -	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	10:-	II V4, III	Alla	Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	110:-	III	Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	135:-	III	Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415698	Stötfångare	3985:-	III	Till -97735000400	Bakre (nyttillverkad)
7415706	Stötfångare	3985:-	III	Till -97735000400	Främre (nyttillverkad)
7415821	Kåpa	145:-	III	Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7416001	Panel	1820:-	III	Till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	1020:-	III	Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	860:-	III	Till -97725002000	Höger
7416274	Kabel	325:-	II V4, III	Alla	+kabel till batteri
7416290	Knapp	60:-	III	Alla	"Plastmutter" till låspinne på bakrutan
7416464	Stolpe	140:-	III	Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta
7416480	Mellanlägg	5:-	III	Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	985:-	III	Alla	
7416597	Hastighetsmätare	1500:-	III	Alla	Måter i miles
7416639	Slang	45:-	III	Alla	Mellan exp.kärl och kylare
7416738	Axel	230:-	III	Alla	Till höger lamphus
7416787	Konsol	50:-	III	Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	640:-	II,III	Till -97725002000	Vänster tröskelplåt (nyttillv.)
7416936	Plåt	640:-	II,III	Till -97725002000	Höger tröskelplåt (nyttillv.)
7417017	Knapp	60:-	III	Alla	"Plastmutter" till vent.ruta bi a
7417025	Bult	45:-	III	Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggspant	370:-	III	Alla	Plåt framför tanken
7417181	Pedalplåt	200:-	III	Alla	Mellan golv och torped L.H
7417199	Pedalplåt	200:-	III	Alla	Mellan golv och torped R.H
7417207	Grill	745:-	III	Till -71501265	Tre parallella alu.ribbor
7417355	Kabelknippe	55:-	III	Alla	Till blinkers/helljusspak
7417389	Kullänk	160:-	III	Alla	Mekanism vid växellåda
7417413	Konsol	535:-	III	-97725000087	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	130:-	III	Alla	Lagring till växelspak
7417470	Hylsa	20:-	III	Alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	5:-	III	Alla	Till golvväxel i kupén (växelmekan.)
7417504	Bricka	5:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417538	Fjäderspärr	15:-	III	Alla	Till växelmekanism
7417579	Förstärkning	50:-	III	Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	325:-	III	Till -70500303	Till rattstång
7417876	Kåpa	150:-	III	Alla	För mont. av x-ljus innanför grillen
7418031	Fästbygel	15:-	III	Till -97725002000	Till varvräkn.



7426737	Skyddshölje	375:-	III	Från 97735000401-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	80:-	III	Från 97735000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	145:-	III	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	40:-	III	Från 97735000401-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	16050:-	III		
7428071	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	Alla	Nyttilverkat, mkt hög kvalitet	
8555935	Fördelarlock	70:-	II V4, III	Alla	BOSCH-original
8803777	Lufffilter	155:-	II V4, III	Alla	
8804320	Emblem	225:-	III	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8918823	Emblem	175:-	III	Från 97725000001-	Fälgemblem till "fotbollsfälgar"
7600208	Plåt	515:-	Alla	Bagagerumsgolv Saab 96	
-	Plåt	370:-	Alla	Rep.plåt bakre stötdämparfäste, höger	
-	Plåt	370:-	Alla	Rep.plåt bakre stötdämparfäste, vänster	
7418890	Framruta grön	2495:-	III		
-	Lykta	745:-	III	Sidomarkeringsljus	
7424500	Grill	2295:-	III	Fr 1972-	Nyttillv.
-	Plåt	395:-	III	Ihopsvetsade 74 15 821 och 74 24 989	
-	Kompl avgasrör	5495:-	III	Nyttillv Originalrör	
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-	IIv4	Nyttillv Originalrör	
7409717	Främre avgasrör	1025:-	IIv4	Nyttillv	
7404163	Vindruta	2495:-	Alla	Grön med blå överdel.	
7427889	Ljuddämpare	III		Nyttillv Originalrör.	
7418569	Främre ljuddämp v	III		Nyttillv Originalrör.	
7418577	Främre ljuddämp h	III		Nyttillv Originalrör.	
7427941	Bakre rör v	III		Nyttillv Originalrör.	
7427958	Bakre rör h	III		Nyttillv Originalrör.	
7425648	Gummistöttfångare	3000:-	III	ch. 97735000401-	NOS
7400393	H-broms wire	250:-	II,V4,III	-70500303	Nyttillv
7416761	H-broms wire	250:-	III	-71500001	Nyttillv
7836430	R-sats broms,Hcyl	195:-	II,III	Alla	
7846074	Koppl s-cyl,repats	85:-	IIV4,III		
7846082	Koppl h-cyl,repats	105:-	IIV4,III		
737887	Golvplåt, främre v	430:-	IIV4,III	Nyttillv	
737888	Golvplåt främre h	430:-	IIV4,III	Nyttillv	
-	Avgas kompl	3195:-	IIV4	Nyttillv Original	
8215865	Emblem	270:-	III	Fyrkantigt emblem huven tidig III:a	
7313752	Golvplugg	60:-	IIV4, III	Alla	
-	List fram ruta	640:-	II,III	spännlist ingår, metervara	
-	List bakruta III	540:-	III	Metervara	
7082506	Bakaxelrem	65:-	Alla		
7903172	Buftsats,dito	40:-	Alla		
7332497	Gummimanschett	385:-	II	Mellan lufffilter, förgasare	
7403900	List	175:-	II,III	Alla	Utv dörr V
7407323	List	175:-	II,III	Alla	Utv dörr H
7419385	Dörrklädsel inv H	3115:-	III	Svarta kilen som sitter under rutan	
7419393	Dörrklädsel inv V	3115:-	III	Svarta kilen som sitter under rutan	
7417371	Gummibälg	180:-	III	Genomföring torkarwire och växelstag bla.	
8803280	Gummikudde	250:-	II,III		
8505604	Lyktglas bak	600:-	III	Hella Original	
8910374	Damask	226:-	II,V4,III	Drivknut inre	

7343288	H-mätarkabel	300:-	II,V4		
7071541	Fästpl Bakaxelrem	60:-	II,III	Alla	1 Sats/4st.
7417884	Sidojuls gummi V	185:-	III		
7417885	Sidojuls gummi H	185:-	III		
7422025	Fästplåt stänklapp	150:-	III		
7422033	Fästplåt stänklapp	150:-	III		
-	Vxl spakskonsol	2500:-	III	Kompl med klädsel	
7417884	Sidojuls gummi V	185:-	III		
7417885	Sidojuls gummi H	185:-	III		
7403892	Framruta klar II	1995:-			Sats för bakaxelrem
7071541	Fästplatta	60:-	Alla		

## 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!**



Växelspaxkonsoll till Sonett III kompl.  
Pris 2500:-  
Shifter Console,  
to Sonett III, compl.  
Price 2500 SEK

Bara glasfiberjutting,  
gör det själv.  
Pris 500:-  
Only fiberglass, do it  
your self.  
Price 500 SEK



## Medlemsavgiften 2012

Det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/11 av Sonettvärlden. **Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er, han har fullt upp ändå!**

Årsmötet 2011 beslöt att hålla medlemsavgiften på oförändrat **300:-** för alla medlemmar. För medlemmar bosatta utomlands är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin.

Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilinnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 1/2011. Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom. Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com. Ett flyttkort till hans adress Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

## The member fee 2012

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2012. We hope that you are content with your club and that you have been able to follow the activities through our club magazine Sonettvärlden or on our home page [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se). It is our request that we receive the member fee latest in January 2012. **The fee is SEK 300**, or equivalent value in other currency, for our foreign members.

You can transfer the money to our bank or use the postal giro service. The bank for Club Sonett Sweden is Swedbank. Address: Swedbank, SE-105 34 Stockholm. Swift address: SWEDSESS

Telex: 128 26 SWEDBNK S. IBAN: SE128000008368347079181

The account number is 83683 47079181

If you transfer the money to our bank, please pay the bank expenses.

The postal giro account number is 358730-0. If you use the postal giro, please add SEK 60 for their expenses.

You can also send the amount as bills to our cashier:

**Johnny Johansson, Hallernavägen 2, SE-468 33 Vargön, Sweden**

Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid. **Please see to that our cashier must not remind you!**

Do not forget that you are always welcome to participate with articles in our club magazine Sonettvärlden or to inform us about articles about the Sonett in foreign papers. You may write about e.g. how you bought your car, interesting memories, spare part questions and so on. We will see to, that it will be translated to Swedish, unless we prefer to publish the article in its original language.

## MHRFs årsstämma

Mattias Arvidsson



Lördagen den 15:e oktober höll MHRF årsstämma på Täby Park Hotel norr om Stockholm. Ordförande Micke Lindström och sekreterare Mattias Arvidsson representerade CSS.

Micke och jag tänkte oss en repris av fjolåret genom att träffas med Sonetterna vid samma mack i Sollentuna även detta år. Vädret var fint med några plusgrader och i år tänkte

jag att jag skulle vara först på plats. I god tid öppnade jag garaget för att ge mig av. Omedelbart när jag vred om nyckeln mindes jag hur min senaste Sonettresa slutade – tanken var tom och jag fick inte upp tanklocket vid macken. Då körde jag hem till garaget för att lossa locket och tanka senare. Detta senare var nu lördag morgon när jag dessutom bestämt mig för att vara först till en mötesplats. Fram med reservdunk och i med fem liter. Väl framme vid macken kunde jag konstatera att jag ändå lyckats – jag var först. Micke kom några minuter senare med sin fina röda III:a. Jag tog täten till Täby och efter lite letande hittade vi varsin parkeringsplats. Nu skulle det sitta fint med kaffe, macka och lite snack innan stämman. I foajén utanför hörsalen fanns inte en människa. Var är alla? frågade vi oss. En titt i programmen gav oss upplysningen att vi tagit fel på tiden så det vara bara att tyst smita in och sätta oss längst bak. Som tur var hade vi bara missat förbundsordförande Peter Edqvists inledning. Detta är vad som följde.



MHRF:s förbundsordförande Peter Edqvist presenterar under förbundsstämman klubbarna som har sökt medlemskap i Motorhistoriska Riksförbundet. I bakgrunden generalsekreteraren Jan Tägt.

## Information från MHRF-försäkringen

Riksförbundets försäkringshandläggare Jan Seglert börjar stämman med allmän information från MHRF-försäkringen:

- Antalet nytecknade försäkringar sjunker. Normalt tecknas mellan 1.000 och 1.500 nya försäkringar varje år. Under det senaste året har endast 600 nya tecknats varav nästan inga MC:s. Det totala beståndet uppgår till närmare 34.000 stycken.
- Skadekostnaden för året hamnade på normala 4,5 MSEK vilket är en minskning från året innan med c:a 1 MSEK. Även detta år konstateras många bränder vilket föranleder extra noggrannhet med bränsle- och elsystem.

## Nyheter i försäkringen

Skicket "orenoverat original" har stigit i popularitet under de senaste 10-15 åren. Målet för gammelfordonsägarna är inte längre nödvändigtvis 100% original samtidigt som detta har varit ett traditionellt mål för MHRF-försäkringens utformning. Detta har lett till en ny syn på hur försäkringen bör vara utformad med t.ex. flera olika anpassade produkter. Man kan t.ex. tänka sig att acceptera mindre modifieringar:

- Säkerhetsarrangemang kan accepteras.
- Ej original eller tidstypisk lackering accepteras. Fordon med motivlack kan försäkras; dock kommer försäkringen inte att täcka lackeringen.
- Annan klädsel än original kan också godkännas.

- Ej tidstypiska krav på avvikande detaljer.

De olika produkterna kommer att ha olika krav och det kommer att vara mycket viktigt att besiktningsmannen noterar detaljer.

Vissa saker kommer inte heller i fortsättningen att accepteras:

- Genomrostade fordon.
- Dålig eller undermåligt skick på elsystem.
- Ombyggnad av fordon som ökar skaderisk vid olycka.
- Fälgar av ej godkänd typ.
- Fordon som ej skulle godkännas av Bilprovningen (gäller fordon befriade från besiktning).

Andra traditionella mål som kvarstår oförändrade är:

- Att stimulera bevarande.
- Att vara avsedd för medlemmar i anslutna klubbar.
- Att fordonen inte ska vara bruksfordon.
- Att försäkringstagaren har ett annat bruksfordon.

Man planerar också att införa besiktning och ansökan över nätet under 2012.

Detta kommer att korta handläggningstiderna.

Den 20-21 oktober kommer MHRF träffa Folksam för att diskutera premier och produkter.

Vänd er till MHRF för att få reda på vad som gäller angående försäkringen.

## Transportstyrelsen och ursprungskontrollen

Sedan förra årets förbundsstämma då styrelsen gavs i uppdrag att avsätta mer resurser för att utreda myndig-

heternas krav på ursprungskontroll har många kontakter tagits.

Man har kontaktat alla riksdagspartier, MHRF-medlemmar som fått intryck utfärdade, enskilda riksdagsmän samt myndighetspersoner.

Resultatet än så länge är att en utredning tillsatts av Transportstyrelsen samt att man knutit många nya kontakter. Dock har inga beslut fattats på myndighetsnivå.

## Ordförandekonferenser

Även under 2011 har ett antal ordförandekonferenser hållits. Denna gång på västkusten. Trots namnet är mötena inget som är förbehållet medlemsklubbarnas ordförande utan är öppet för 2 valfria medlemmar från varje MHRF-ansluten klubb. Konferenserna under 2011 har haft 36 deltagare från 20 olika klubbar. En ny konferens kommer att hållas tidigt under 2012, troligen i Närke.

## Temadag MC

Nästa punkt på programmet var 'Motorcyklar och trafiksäkerhet'. Svenne "Chippen" Claesson från SMC inledde med att berätta om deras verksamhet. De organiserar 65.000 medlemmar i 420 klubbar och är därmed störst i Europa. SMC verkar för "ett bekymmersfritt hojåkande i ett trafiksäkert samhälle".

Därefter berättade Bengt Svensson från Rikspolisstyrelsen och MC-Polisveteranerna om polisens MC-verksamhet. Man har cirka 200 MC:s som används för trafikövervakning, eskorter och eftersök. Bengt berättade också att antalet MC:s i trafiken har ökat från c:a 100.000st år 1990 till c:a 300.000st

år 2010 samtidigt som antalet dödsolyckor legat konstant runt 40-50/år.

Slutligen berättade MCHK allmänt om verksamheten och trafiksäkerhet.

## Frågestund

Innan det var dags för lunch gavs det möjlighet för stämmans deltagare att ställa kortare frågor till styrelsen. Här följer ett urval:

- Hur kontrolleras bromsar på fordon som är äldre än 1950-års modell vid MHRF-besiktning?  
-Besiktningsmannen kontrollerar att bromsarna motsvarar SBP:s krav.
- Innebär det att besiktningsmannen ska göra en bilprovning?  
-Nej, men han ska åtminstone åka med.
- Ska motorhistoriska dagen flyttas från nationaldagen för att inte krocka med andra evenemang?  
Detta har inte diskuterats. Under 2011 genomfördes 118 aktiviteter som MHRF kände till.

Efter lunch innehöll programmet ytterligare ett par presentationer innan det skulle bli dags för stämmoförhandlingarna:

## Sverigeklassikern 2011

Under 2011 genomfördes Sverigeklassikern i form av Valborundan i Gästrikland. Arrangemanget var mycket populärt och blev fulltecknat (200 anmälningar) två veckor före start. 174 fordon kom till start och 167 av dessa fullföljde rundan. Äldst var ett fordon från 1911.

## FIVA World Rally 2011

Bengt Lidfors från MHK berättade och visade framförallt bilder från rallyt

som hade start och mål i Stenungssund.

I år hade 3 klubbar ansökt om att bli medlemmar i MHRF. Ansökan hade de sedan tidigare skickat in till förbundet och den hade bifallits av styrelsen i samtliga fall. På stämman hade de ansökande klubbarna möjlighet att presentera sig så att deltagarna slutgiltigt ska kunna besluta om bifall eller avslag.

Klubb Lergökarallyt, Ängelholm. Klubben har funnits i c:a 20 år och dess verksamhet är helt inriktad på att arrangera Lergökarallyt som är ett stort och populärt evenemang i Ängelholm. Klubben har c:a 90 medlemmar.

BMW Oldtimer Club Schweden. Klubben bildades i fjol för att tillvarata intresset för äldre BMW:s (20 år eller äldre). Tidigare var man en avdelning i den svenska BMW-klubben men man tyckte inte att man fick gehör för sina bilar/frågor så man bildade en egen klubb. Klubben har c:a 140 medlemmar.

### *Kind's Motorveteraner*

Även denna klubb grundades i fjol och medlemmarna har allehanda fordon från traktorer via mopeder till bilar. Något ovanligt med denna klubb är att man har många kvinnliga medlemmar. Sedan grundandet har antalet medlemmar ökat från 18 till 48st.

Flest frågor ställdes till representanten för Klubb Lergökarallyt. Bland annat om deras verksamhet. Flera frågeställare ställde sig undrande till om ett "arrangemang" kan vara anslutet till MHRF. Klubbens verksamhet består nämligen i att arrangera Lergökarallyt i Ängelholm. Någon jämförde ansökan med Classic Car Week, vars

ansökan avslogs för ett antal år sedan. Styrelsen framhöll dock att klubben uppfyller MHRF:s statuter men tillade också att ett stödmedlemskap kunde vara ett alternativ.

För ett sådant måste en ny ansökan göras.

### *Stämmoförhandlingar*

I år var stämmoförhandlingarna om möjligt ännu lugnare än i fjol. De sedvanliga punkterna vid årsmöten betades av och de 497 närvarande delegaterna röstade i de allra flesta fall i enlighet med styrelse, valberedning etc.

Det enda som avvek var att stämman avskog Klubb Lergökarallyts ansökan om medlemskap. De andra två klubbarna valdes in som medlemmar enligt styrelsens förslag.

Inga motioner hade inkommit och därmed var stämman avslutad.

Preliminärt datum för nästa års stämma röstades fram till den 13 oktober 2012.

### *Avslutning*

Dagen avslutades med en gemensam fika där Micke och jag letade upp Svenska Saabklubbens ordförande Karl Ask som vi hittade tillsammans med Martin Bergstrand från samma klubb. Vi pratade lite Saab i allmänhet, muséets framtid och reservdelar innan det var dags att bryta upp.

Karl och Martin skulle åt samma håll som jag, och även delegaterna från Östgöta Saabklubb, Lasse Björk och Sibylla Gustavsson, svängde ut efter oss så vi det blev ett litet följande av Saab som lämnade Täby efter årets stämma.

## Fixing the Gash in the Fender

Jack Ashcraft, from number 2, summer 2008 of Vintage Views, Vintage Saab Club of North America.

The cartoon says it all. Junior, and an equally stupid friend have been out blasting down Cat Canyon. Junior overdid it on an "S" bend, the car got away from him, he over-corrected, and backed the sucker into the woods. He got lucky and just skinned a big rock that ripped a chunk out of the right rear fender. After dropping his buddy off, Junior slinks home and lays a whopper on his old man about a truck running them off the road. The old man doesn't buy a word of it, grounds Junior forever, and insists on Junior doing the repair work with dad drinking a beer and supervising. Here is how such a gash is fixed.

1. Remove the upholstery on the inside of the trunk area. Remove the tail light assembly on the side next to the damaged area. You will want to be able to reach inside the trunk through the hole for the tail lamp assembly.

2. Make an even cut line around the jagged ripped-out area.

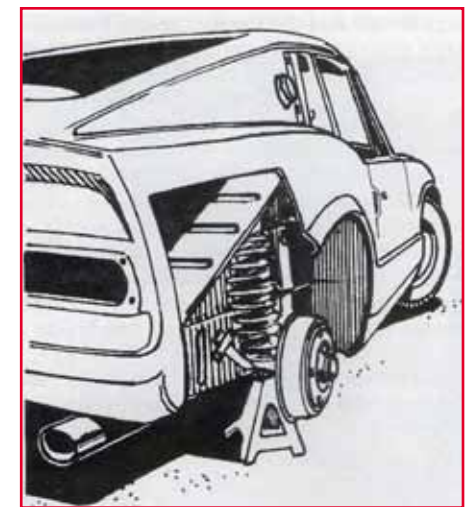
3. Make a paper pattern of the area to be cut out. Go out to the rusted-out donor car in the North Forty and cut that area of the fender, using a Sabre saw with a hacksaw blade.

4. Make sure the donor part "fits" the cut line around the gash in the fender of Junior's car. Then cut out the marked area.

5. Trim the donor part as necessary to "just fit" the cut out opening.

6. On the INSIDE, clean, then sand (using 80 grit paper) an area 3" all around the cut out opening.

7. On the OUTSIDE, sand off the paint and primer down to raw fi-



berglass and then grind off approximately 0.015" of the fiberglass surface, out to 3" from the cut out opening. Vacuum off the sanding dust. Keep your hands off this area-oil from your skin will prevent good bonding of the new cloth you will lay on this area.

NOTE: Eight ounce fibreglass cloth (eight ounces weight per square yard), wetted out with resin, is just about 0.010 thick, leaving about 0.005" for plastic filler such as Bondo.

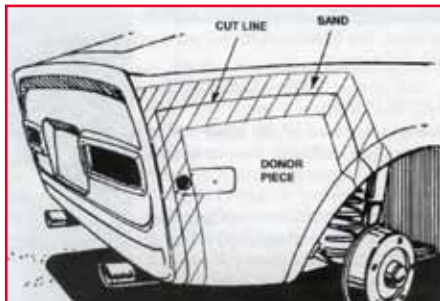
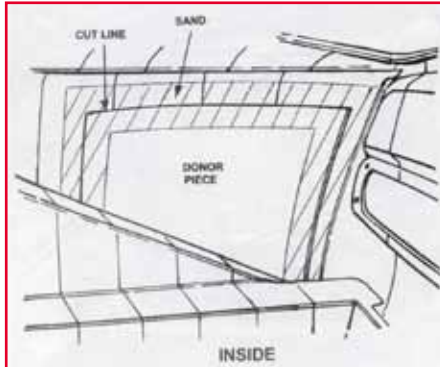
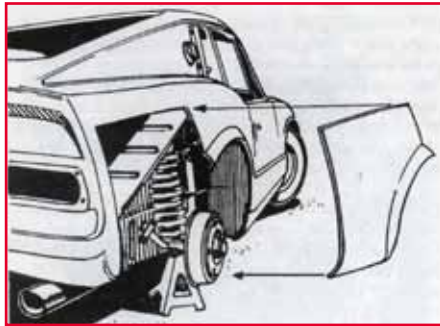
**8.** On the DONOR piece, clean and sand (80 grit again) the area that will be on the INSIDE, out to 3" from the cut edge. On the OUTSIDE, grind off the paint and primer and then grind off 0.015" of the fibreglass, again out to 3" from the cut line. Vacuum.

**9.** Set the donor piece in place. Drill 1/4" holes at the cut line six places around the cut edge. Using 1.0" long bolts, with a fender washer on each side, bolt the donor piece in place, so the cut edges are flush with each other.

**10.** On the INSIDE of the fender, lay on two layers of eight ounce fibreglass cloth, wet out with polyester resin and catalyst. Use a V-wide throw-away brush and stipple the resin into the cloth so all the cloth is wetted out and no air bubbles are present. Lay on one ply of cloth, wet it out, then lay on the second and wet it out. Lay on cloth up to, but NOT over the bolts holding the piece in place.

NOTE: You want a "dry" lay-up. Meaning you don't want to slop a lot of resin/catalyst mix on the cloth, no more. Extra resin/catalyst does NOT make any lay-up stronger! In fact, extra resin is an invitation for cracking.

**11.** Allow the INSIDE cloth lay-up to cure 24 hours. Wipe off any resin running down the outside of the fender. Polyester resin SHRINKS as it cures, and you want to give it ample time not only to get the shrinkage done, but to achieve its full strength, which it will have in 24 hours.



### 24 hours later...

**12.** Sand any area where resin ran down the outside or where you had hand contact with the ground out areas.

**13.** Remove the bolts and washer. Put a piece of masking or clear shipping tape over the bolt holes on the OUTSIDE of the fender.

**14.** INSIDE the fender, sand an area about 3" on each side of each bolt hole, on the new fibreglass cloth. This is necessary to cut through the "sizing", the chemical added to the cloth in the weaving process that keeps it from unravelling. Sizing ALWAYS rises to the surface of ANY fibreglass lay-up. Just rough up the surface of the new cured cloth and take the shine off it. Vacuum.

**15.** Lay on two of new cloth on your just-sanded areas inside the fender. Allow at least four hours of cure time.

**16.** OUTSIDE – pull off the tape pieces where the boltholes were. Lightly sand the areas where the pieces of tape were placed. Vacuum.

**17.** Lay on ONE ply of eight ounce fibreglass cloth, over the sanded down areas on the outside of the fender. Allow to cure 24 hours.

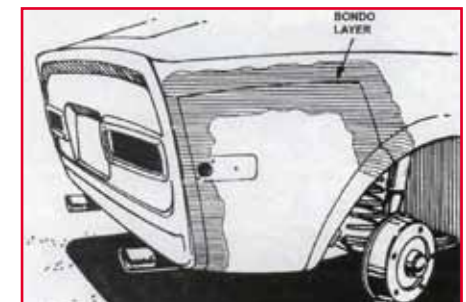
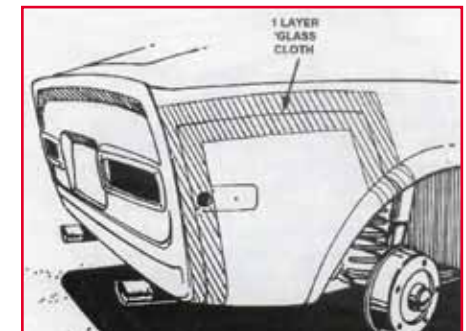
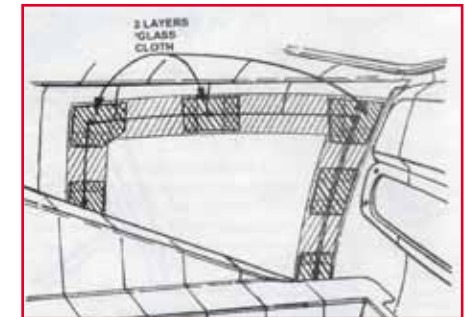
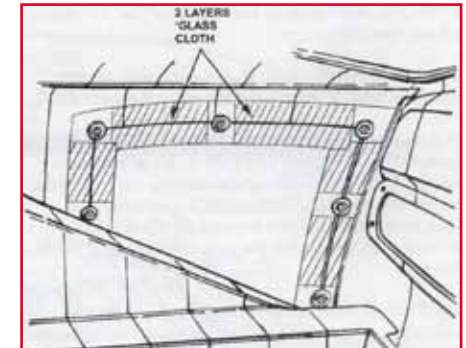
### 24 hours later...

**18.** Using 140 grit sandpaper, sand the "sizing" off the newly applied fibreglass cloth on the outside of the fender. Vacuum.

**19.** On the OUTSIDE, lay on a thin coat of microfill "Bondo", over the entire area that was sanded down, including over the new cloth. Allow it to cure.

**20.** Sand and fill, sand and fill etc until the area is smooth and ready for primer.

**21.** Prime and paint.







## det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

### Vi Bilägare

Reporter Håkan Bäcklund bloggade följande den 18 maj vilket Berndt Eliasson uppmärksammade.

"Jag var på bilträff i Borås förra helgen. Tidningen Klassiker arrangerade Träffpunkt 70 för tredje året och 270 stycken 70-talsbilar (näja, riktigt alla var inte från rätt årtionde) mötte upp.

Årets tema var brunt och det fanns det ju många Saabar som var då. Men det var inte en brun utan en gul Saab som fångade min uppmärksamhet. Närmare bestämt en Sonett III från 1972. Ägare är Stig och Gun Bergqvist i Vänersborg. Notera den användarvänliga placeringen av tanklocket." Håkan jämförde dessutom Sonettens långa motorhuv med den Lincoln



Continental -73 som stod bredvid och då kom Sonetten till korta i dubbel bemärkelse, Lincoln var både längre och bredare.

### Klassiska Lastbilar

Vilken tur att våra medlemmar tar del av olika media. Bernt Larsson i Hult läste till exempel tidningen Klassiska Lastbilar. De flesta av oss läser den nog inte och då missar man nästan en hel sida om lastbilstransporter av Saab 95:or, 96:or och Sonetter. Vi väljer förstås att visa bilden med Sonetter och texten under lyder: "Büssingen vid en av rastplatserna på Hallandsåsen med 13 Saab Sonett från Arlov till Uddevala för vidaretransport med Saabs fartyg till USA". Jojo, det lät det, "med Saabs fartyg", det var uppenbarligen i en tid då det gick bättre för Saab än i skrivande stund. Uppdragsgivaren var AB Nyköpings Automobilfabrik,



brik, ANA, som var generalagent för Saabs personbilar i Sverige och de lät ASJ-Fruheauf i Linköping bygga biltransportekipagen med märket Büssing som även tillverkade bussar.

### Tjolöholm Classic Motor

Alla träffar hinner man av naturliga skäl inte med utan man får läsa om en del istället. Därför gick jag in på länken <http://www.classicmotor.se/artiklar/artiklar/20110523/tjoloholm-classic-motor-2011>

för att se på bilder och se vad Robert Gustavsson skrivit om träffen vid Tjolöholms slott utanför Göteborg. Vad fick jag se om inte en Sonett? Kanske inte huvudobjektet på bilden men väl synlig genom vindrutan på en amerikanare. Bilnumret CFS



070 avslöjade att det var vår medlem Arne Johanssons vita Sonett II V4 från 1968. Arne bor ju i Göteborg så han hade inte så långt till träffen. Jag tror dock inte att det var en tillfällighet att Arnes Sonett hamnade i blickfånget, Robert Gustavsson har skrivit många initierade artiklar om Saab i allmänhet och även kunnigt om Sonetten.



### DN Motor

Vilken härlig framsida på DN Motor den 16 juli i år! Speciellt som den börjar med ett äkta Sonettrim, i dubbel bemärkelse:

*Sonett ljuder ljuvligt med ett gruvligt vrål  
ettrigt som ett stingande ilsket sommarbi  
Skrothögen ska till Tomas drömbygge bli  
När möda och svett fört honom till hans mål*

Det är inte ofta vi har rim i Sonettvärlden men en sonett faller vi förstås för. Inne i tidningen fortsätter artikeln med följande rubrik: "Kärleken till Saab lever fortfarande" Den som har kärleken heter Tomas Gustavsson i Tyresö och tillsammans med sin son har han faktiskt tre Sonetter. Två stycken II V4 som är färdigrenoverade och enligt DN:s journalist Erik Olsson ser "de två 68:orna nytillverkade ut". Dessutom en tvåtaktssonett som

är under renovering. Tomas menar att Internet har revolutionerat bilrenoveringar. Kanske inte bara att få tag på delar utan man kan få svar på vilka frågor som helst vilket förstås underlättade då vare sig Tomas eller sonen hade någon tidigare erfarenhet av bilrenoveringar. I en separat ruta i artikeln berättas initierat om de fyra olika Sonettmodellerna men också att de renoverade Sonetterna hos familjen Gustavsson är trimmade till 100 hk till skillnad från originalets 65 hk. Artikeln kommer även in på den nuvarande situationen hos Saab men jag tror att vi lämnar det därhän och kan bara hoppas att Tomas liknelse med en "katt med nio liv" stämmer.

### Smålandstidningen

Artikeln från den 2 augusti har rubriken "Allt fler saknar sin lön" och det har med Saab att göra, tyvärr. Den handlar om att Saabs tjänstemän hade problem att få ut sin julilön, vilket även händer i en del andra företag. Att Bernt Larsson i Hult sände artikeln till mig hade dock inte med det bekymmersamma läget för Saabs ekonomi att göra utan den bild som illustrerade artikeln. För stort uppslagen så visar man den bild vi visat då och då i Sonettvärlden, nämligen en Sonett II V4 framför ett antal höghus. Det är alltså Saabs gamla reklambild man använder när man illustrerar artikeln. Med tanke på innehållet i texten som ju var negativt, anställda har svårt att få ut sin lön, så kanske man ville balansera detta med något positivt, nämligen att visa ett exempel på vad Saab producerat i det förflutna?

I ett mail den 11 augusti skrev för övrigt Bernt så här: "Den fina Sonett-bilden var införd på nytt i Smålandstidningen i går. Ytterligare en artikel med perifer Saabanknytning." Men nog hade väl redaktionen kunnat variera konfekten lite, det finns andra Sonettbilder!

### Göteborgsposten

Förresten så använde Göteborgsposten samma klassiska bild i en spalt den 3 juli. Det var Björn Åberg, Gullholmen som sände mig klippet. Det handlade om vad som hände just den dagen, alltifrån 1914 till 2011. Om Sonetten står det: "1966 kostar en Saab Sonett II cirka 20000 kronor, en Volvo 144 kostar mellan 19300 och 21000 kronor." Ja, det var allt som berörde Sonetten (och Volvo). Jämför gärna med vad dessa bilar kostar idag. Förmodligen en bättre investering att då ha köpt en Sonett än en 144 men det är klart, inte lika praktiskt för familjen.

### Nostalgia

I nummer 8 av tidningen Nostalgia så var det verkligen överraskande mycket Sonettmaterial vilket Lars Gismar skrev till mig om. På sid. 27 finner vi



en artikel med rubriken "Skänninge fylldes av veteraner" där bland annat Östgöta Saabklubb ställde ut flera fina bilar. Som t.ex. en Saab 93, en V4 och så Mats Pherissons blåa Sonett III:a från 1974.

Nu går vi vidare till sid. 57 och Gärdesloppet i Stockholm. Rubriken var "Liveshow på Djurgården", möjligen antydandes att det var mycket som rörde på sig. Här handlade det om allehanda fordon, bussar, MC, mopeder, bilar, båtar och flygplan. Själva träffen börjar med frukost och defilerings med poliseskort genom Stockholm innan man så småningom hamnar på Biskoppsudden på Djurgården där

alla, såväl deltagande som besökare kan beundra både utställda bilar och gamla tävlingsbilar som tävlar att köra ett par varv där man ska komma så nära en idealtid som möjligt. I vimlet träffade jag på Nostalgias "senior editor" Göran Ambell vilket resulterade i att min Sonett (och jag själv) hamnade i Nostalgia. Bildtexten löd: "Jan-David Skavén kör inte bara Saab Sonett -68, han är även redaktör för klubbtidningen Sonettvärlden och har tidigare även varit ordförande i föreningen". Nu bläddrar vi vidare i samma nummer och finner faktiskt på sid. 116 ytterligare en bild med Sonetter på. Den togs i samband med vårt möte där 2010 och illustrerar bland en del andra bilder det kalendarium som gäller för 2011. Snacka om full pott när Sonetter är med på tre ställen i Nostalgia, det kallar jag fin PR för modellen!

**GRATTIS**  
**Magnus Emilsson**  
**Märsta**

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!



# *Facett/Sonett*

