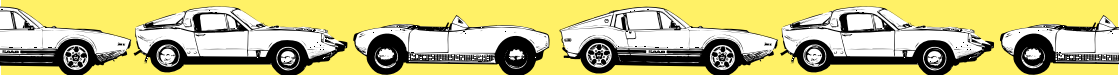


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Hur man blir medlem i en Saab Sonett
- Fototävlingen avgjord
- Produktionen av Sonettvärlden
- Church of the Twisty Road

4
2007



Från ordförandens skrivbord



Hej,

Äntligen är vintern och mörkret här!

Här sitter man nu i höstmörkret och i år har jag bestämt mig för att försöka njuta lite av hösten och mörkret...

Tidigare år har jag mer eller mindre sett hösten som en transportsträcka till jul alternativt till vintern, då man kan börja åka skidor.

I år har jag flera saker som *borde* göras på Sonetten men inget som *kräver* ett akut ingripande, vilket ju är trevligt. Under de år jag har haft Sonetten har jag alltid sagt att om 5 år skall bilen vara färdig, men den gränsen förskjuts ju varje nytt år hela tiden framåt med 1 år...

Nåväl jag har gjort några av de tunga bitarna, som motor, växellåda, chassi, bromsar nu är det *bara* karossen, lackering, inredning etcetc kvar!

De senaste dagarna har jag tagit Sonetten till jobbet då den andra bilens stått på verkstad. Vissa dagar är tyngre än andra när det är kallt ute, man måste skrapa rutan och så men har väl jag väl bara startat upp Sonetten och kommit ut på vägen så åker jag med ett leende på läpparna.

Den är så kul att köra, den går som ett spjut och jag skulle rekommendera alla som kan och har möjlighet att om/när växellådan behöver renoveras byta till en slutväxel 9:38 eller 9:36. De båda innebär en rejäl sänkning av varvtalet i landsvägsfart som gör att surret i bilen minskar och gör det noterbart mer komfortabelt att åka runt med bilen.

En annan sak när man börjar summera året 2007 är självfallet Saabfestivalen och Saabs 60-årsjubileum och alla de suveräna människor man träffar på i dessa sammanhang! Det börjar bli hög tid att planera för 2008.

Det kanske är så att det känns långt borta just nu men hör gärna av er med förslag på träffaktiviteter för 2008, till antingen mig eller vår klubbmästare Åke.

Gå gärna också in på hemsidan www.sonettclub.se och vårt nya forum där. Vi har bestämt oss för att starta upp ett forum och vi får väl ge det lite tid innan vi utvärderar det.

Lev väl i vintermörkret!



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
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
e-post: fam.skaven@swipnet.se

Besikningsmän 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:

Vinnaren i fototävlingen, Åke Löfgren med fru ses iförda färgmatchande t-shirts som ligger mycket nära Sonett III:ans gröna färg. Stort grattis till första priset! Bilden kan ses i färg på vår hemsida.

Styrelsen

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

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

Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

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

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

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

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 25 januari

Hur man blir med en Saab Sonett

Micke Lindström, Webmaster CSS

Denna historia har sin början på tidigt 70-tal då undertecknad fick åka buss hem från skolan. Detta var inte alltid helt enkelt då bussarna ibland inte gick eller att man helt enkelt missade bussen. Som tur var, så var det i stockholmsförorten Vällingby. I Vällingby fanns på den tiden en Saabverkstad med tillhörande försäljning av både Saab och GM-bilar. Eftersom familjens överhuvud både flugit Saab och kört Saab på marken var familjens bilval väldigt självklart, Saab med andra ord.

Redan som 3-åring lär jag ha övat tvåtaktarens sång tillsammans med modellbilarna från Techno. Ovan gav mig hur många skäl som helst att som liten grabb gå ner för backen till Saab i Vällingby. Hade man tur så kunde det stå en Sonett i utställningshallen. Ni förstår redan vart blickarna vändes. En Sonett kunde väl farsan skaffa, det var min bestämda uppfattning då. Kraven på en Sonett i familjen avisades tydligt.

Några år senare var jag och farsan i Linköping på en pressvisning när Saab skulle visa en version av den flygande kusinen Saab MFI-17 Supporter (som sedan användes till bl.a. matbombning i dåvarande Biafra). Till pressvisning-

Här poserar jag vid min röda Sonett III:a vid Nyköpings VeterANA juni 2007.





en hade man skaffat in en.....just det, en Saab Sonett som dessutom körde fram och tillbaka. Efter lite tur så fick jag åka med i Sonetten. Lyckan var naturligtvis självklar! Än mer lycklig blev jag när turen kom att få flyga med i MFI'n. På den tiden hade jag ingen aning om vad MFI betydde och än mindre aning om släktskapet (om man får kalla det så) med Sonett. På väg hem rasade farsans 99:a med Triumph-motorn (två ventiltjädrar hade gått sönder).

Dags för första bilen

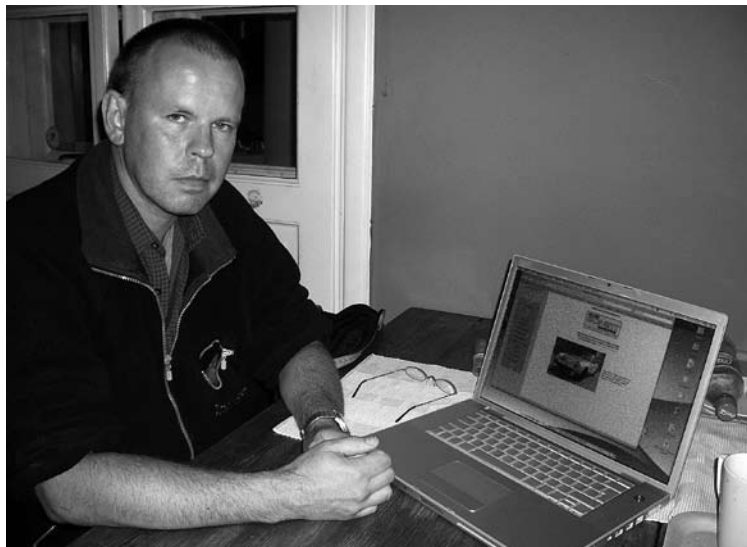
Åren gick och körkortet klarades av och bil skulle införskaffas. Valet var inget val utan valet var endast fråga om vilken modell från Saab. 99:a eller en 96:a eller varför inte en Sonett. Råden var många men den gemensamma nämnaren var: "En Sonett.....två-

Det var många som kollade in Sonetterna på Nyköpings VeterANA, bland andra min III:a.

sitsig.....plastkaross.....svag motor.... tillverkas inte längre" Jaha, det fick bli en 96 M75B. Bilen var för mig, som för de flesta förstagångköpare av bil en total överraskning över hur mycket som kan gå sönder och vad det kan kosta.

Garaget i föräldrahemmet omvandlades raskt till verkstad, dock protesterade ingen. Drömmen om en tvåsitsig bil och helst svensk sådan var inte på något sätt borta.

Den andra svenska tillverkaren har ju också en fin modell i mitt tycke. I början av 80-talet begicks misstaget och en P1800E från 1970 inköptes. Det exemplaret hade nog egentligen sett sina bästa dagar och var i



Micke är inte bara en nöjd Sonettägare utan arbetar aktivt i styrelsen med klubbens hemsida.

stort behov av renovering skulle det visa sig. Vinkelslip och MIG-svets var mina bästa vänner blandat med studier. Bilen blev aldrig klar och såldes till en hågad dalmas som tyckte att den här svetsar man ihop på några kvällar. När bilen avhämtades var tankarna väldigt långt borta på en tvåsitsig svensk bil, med detta inget ont sagt om Volvo.

Ytterligare år gick och även ett antal olika modeller från Saab avverkades som bruksbilar. Det närmsta Sonett jag kom var en Saab 900T16 från 88 och den var tredörrars. Felet med den var att den hade baksäte och dessutom var den stöldbegärlig.

P1800 efterträds av en Sonett

Nu har vi förflyttat oss fram till 2000-talet, detta har medfört både hus, sambo och fler katter. Vi befinner oss också i Internetåldern vilket starkt bidragit till denna text. Som ni redan förstår så

fanns drömmen om en svensk tvåsitsig bil. Kassan var större och flera val fanns. En Volvo P1800ES var mycket nära att köpas men den affären uteblev. En kväll vid datorn precis efter avslutad semester så gjordes en slumpmässig sökning på just ordet Sonett. Till min förvåning blev det träff.

Jag synade noga annonsen med den väldigt dåliga bilden på III:an från 1971. Annonsen var ca 3 månader gammal och jag tänkte att "den finns nog inte kvar". Min kommentar till sambon Anna var kort: -"En Sonett III finns i Karlsborg". -"Den köper vi....." var hennes snabba svar, utan att hon nog egentligen visste vad det var för något. Efter en viss tvekan, som jag inte kan förklara så togs kontakt med säljaren och bilen fanns kvar. Sex dagar senare var det dags att i alla fall titta på bilen. I bilen fram till Karlsborg så fladdrade tankarna ungefär så här:

- "Vilka skäl finns till att inte köpa Sonetten?"

- "Rost....rost....vill inte börja svetsa igen"

- "Hyggligt fräsch invändigt är trevligt"

- "Inget annat spelar så stor roll.... motor....växellåda....koppling....el,.... allt utom rost går bra"

Bara att damma av gamla kunskaper och erfarenheter från garaget i föräldrahemmet så löser sig allt. Framme i Karlsborg så mötte säljaren upp med bilen. Förvåningen: Vad liten och smal den är, dessutom låg. Slår mig fortfarande när Sonetten parkeras bredvid andra bilar. Förvåningen kan säkert förklaras med att jag själv inte var så stor när jag provsatt Sonetten i Vällingby och knappt nådde ner till pedalerna. Flashback: V4.an under "locket" samt stolar och instrument. Hur "cool" är inte kupén i en III:a? Det blev affär och pruta fanns inte i sinnevärlden och bilen skulle hämtas veckan efter.

Logistiken med att plötsligt hämta hem en tredje bil infann sig. En lördag i slutet av augusti kom, och färden med vår 9-5 kombi startade mot Karlsborg. Allt som hörde till bilen fick lastas i 9-5:an och affären var klar. Hela saken gav mig nästan dåligt samvete, för säljaren älskade sin Sonett och ville helst ha den kvar men var nöjd med att just jag köpte bilen. Grabbar gråter inte sägs det, men hos både säljare och köpare var det nog nära den dagen, fast av helt motsatta skäl.

Hemfärden

Nu satt jag i min, vår menas egentli-

gen alldeles egna Saab Sonett III på väg hem. Allt gick bra ska nog sägas från början, men det var helt nya erfarenheter att köra hem.

Måste alla ligga två meter bakom?

Måste alla titta så de nästan kör av vägen?

Vad det skramlar och rasslar, moderna bilar skämmer bort en.

Missljud?.....många!

Misstaget var att inte ta med någon kylvätska och att inte kontrollera nivån innan. Min första reaktion var att temperaturmätaren var lite för nära rött vid flera tillfällen. Jag och temperaturen lugnade sig när den till sist sjönk till lagom efter påfyllning av vatten. Avgassystemet var mer eller mindre borta, så ljudnivån var minst sagt hög. Med 9-5:an hack i häl gick det i högst 90 på väg hem. Första vardagen skulle naturligtvis Sonetten visas upp på jobbet. Köra en Sonett i vardagstrafik i Stockholm är kul men ofta onödigt spännande. Sagt och gjort, bilen parkerades på jobbet och kollegorna kom ut för att beskåda Sonetten.

Kommentarerna som fälldes var:

- "Plastkaross.....suck....."

- "En Saab.....jaja"

- "Fräck.....aldrig sett förr"

Värsta kommentaren var dock från en kollega född i USA:

- "I USA där jag bodde hade min granne tre eller om det var fyra..... en gick ibland"

Udda bil eller?

Kontakt med första ägaren

Hemkommen tog jag kontakt med förste ägaren till bilen, det var inte svårt eftersom hela bilens historia är

väl dokumenterad. Bilen rullade i sin ungdom i Norrland och användes som bruksbil och har tydligen rullat en hel del gånger ner genom Europa på semester. Jag skulle nog tveka länge att ta Sonetten över alperna idag.

Andra veckan pajade vindrutetorkarna. -"Jaha nu börjar det....." var min första tanke, utan någon egentlig besvikelse.

Ni som läser detta har säkert full insikt i hur det är att äga en Sonett och det har jag insett nu också. Första våren fick vindrutetorkarna lagas, vilket var en ny erfarenhet för mig. För det första hade jag ju aldrig ägt en Sonett och än mindre skruvat med en, men det är ju trots allt en Saab med mycket släktskap med sina bröder. -"Det har gjorts förr och måste ju bara gå" var min kommentar när vindrutetorkarmotorn åkte ur bilen på mindre än tre timmar.

Ledord:

Noggrannhet

Gott om tid

Glatt humör

Läs verkstadshandboken innan!

Alla belackare fick på skam när allt var på plats igen. Ni som har en III:a och skruvar själva kanske skrattar en aning åt detta. Som parodi fick torkarmotorn tas ut igen efter två månader.

Varför fick inte III:an flipfront? Hos någon entusiast i USA lär det finnas konverterings-kit för att bygga om III:an till flipfront. Måste erkänna att tanken var lockande men avhållsamheten vann, någon måtta får det vara. Samma vår fick bilen ett rostfritt avgassystem så man numera kan

göra sena ankomster utan att väcka hela grannskapet.

Vad är det då för speciellt med denna Sonett? Ingenting för att vara ärlig. Den är inte i "mint condition", den skulle kanske behöva en ny lack. Kommentrar till detta är att lacken inte är original grön, utan röd vilket gjordes någon gång i mitten av 70-talet efter en fadäs en mörk och kall vinternatt i Norrland. Mekaniskt finns diverse skavanker, varav allt kommer att ordnas inom en rimlig framtid.

Jag gillar verkligen vår Sonett och det tog bara ca 35 år innan den blev verklighet. Några av er läsare har kanske haft förmånen att kanske köpa en Sonett som ny, men det här är min väg till en egen Sonett.

Nu räcker inte detta.

Förra sommaren (2006) tog jag kontakt med dåvarande ordföranden Jan-David Skavén och jag tyckte att CSS hemsida kunde bli bättre.

- "Du är välkommen" var svaret.

Om siten nu blivit bättre eller snyggare överlåter jag till er att avgöra.

Klubbens nya hemsida.



Church of the Twisty Road

Bob McNary

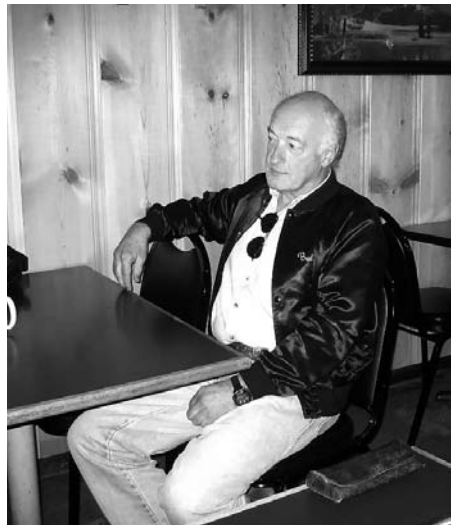
This article was first published in Volume 3, Number 4, 2006 of *Vintage Views of Vintage Saab Club of North America* and is published with their permission.

As far back as I can remember I have been crazy about cars and motorcycles. Since I was born and raised in Southern California, I am pretty familiar with most of the great driving roads in "The Golden State."

One of these roads is Highway 2; better know as Angeles Crest Highway. As you might know, the environs of Los Angeles are located in a large basin, with mountains on 3 sides and the ocean on the fourth. Hwy 2 is a very twisty piece of 2-lane black-top that winds its way from the eastern edge of LA; it climbs from close to sea level to 7000 feet and back down; length is about 66 miles. You can start at the bottom in sunshine and hit a snowstorm at the top. It ends at the edge of the high desert that covers the middle of the state. Hwy 2 started its reputation in the 1950's as the preferred way for the hot rodders of the day to get to Muroc dry lakebed. This dry lake is where many of the pioneer speed competitions were held. Now Hwy 2 is considered by many to be the most dangerous road in the state, due

to the number of accidents per mile. It has also become a mecca for every sports car driver and motorcyclist with a taste for speed. This is one great road. It has sweeping vistas, curves that can exceed 180 degrees and very steep drop-offs to get the adrenaline flowing. To add to the fun, a couple of years ago, Southern California expe-

Bud Clark himself





Nice cars at the twisty road

rienced some very heavy rainstorms. One of the casualties of all this rain was the eastern part of Hwy 2. The roadbed was basically washed away for a long stretch. So now the road climbs out of LA and ends at the top of the mountains and goes no farther. This is bad for commuters, but great for those with the “need for speed!” Now it ends now at a rustic restaurant called Newcombs Ranch.

You are probably asking, “What does this have to do with Saabs?” Well for the last couple of years, every Sunday morning a group of Saab Sonetts have made the run up the mountain and back.

Led by the legendary **Bud Clark**, the owner of J and B Imports (his experience with Saabs only dates back to the early 1960’s!), this group of intrepid Sonett drivers has dared this road and has had some great times doing it. The Sonetts that have taken this challenge have gone from stock Sonett 2 strokes (like mine) to Sonett IIIs with fuel injection and a turbocharger (like Bud’s). The drivers are a constantly changing bunch ranging from carpenters to medical doctors, but they share a common love of Saabs and spirited driving. There are no dues and no club to join. Just meet at the bottom of the mountain and run to the top together. There you have a hearty breakfast at Newcombs, do some bench-racing, look at all the motorized eye can-

dy and shoot back down the hill. Yes, you can come along with cars other than Sonetts, but they had better handle well if you want to keep up!

The times I have been able to go have been great experiences. I live a little north, so I have to get up at about 5:00AM on a Sunday morning to get there at the meeting time of 7:00AM. At this hour, the only people on Hwy 2 are doing the same thing we are, enjoying the “Church of the Twisty Road.”

I normally drive my 1967 Sonett two stroke, which I have owned for many years. With a re-cored radiator and a careful tune-up, it handles the trip quite well. I run stock 155x15 tires with Koni shocks on it. There is a lot to enjoy about 4 wheel drifts with skinny tires and a light perfectly balanced car. I do not consider myself a really fast driver. So, when Bud comments that I was pretty fast thru a particular section, my self-esteem takes a big rise.

One of the really fun parts of the outing is checking out all the “go fast” machinery at the top. On a typical summer morning there is a sea of motorcycles and sports cars. The bikes run the gauntlet from the mundane like Yamaha R1’s to the sublime like a Ducati 999. There is even a kid who shows up on a Vespa scooter! I have seen almost every sports car known, from a 1956 Porsche 550 Spyder to a brand new Lamborghini. It always makes me chuckle when folks pass right by all the garden variety Porsche Turbos, to look at the little Sonetts. Sad to say, there is a downside



A sea of bikes

to all this. Since this is such a popular drive you get a few riders or drivers who “run out of talent” as they say on the crest. Almost every weekend some squid (AKA a beginning rider) takes a spill. This works as a reminder for the rest of us. You do have to be careful of the blind corners. The chance of a sport bike coming the opposite way, with the rider hanging off the bike and his kneepads shooting sparks is pretty good. Thank goodness no one in the Saab group has ever had a major problem. Although you should always bring your driver’s license, right Dennis? As you can imagine, the Chips (California Highway Patrol) are usually out in force. The good news is they usually show up later in the day, after coffee and donuts.

Last time I went, I took a short side trip to the top of Mt Wilson. This is one of the highest mountains in the So Cal area. You overlook the entire LA area, all the way to the ocean. On a crisp and clear fall morning, the view is nothing short of spectacular! This is also where most of the TV and microwave antennas for the city are lo-



Slowing down...

cated, so the mountain is easy to identify from below.

So, if you live in or are visiting the LA area with your Sonett, you should definitely make the run with us.

Just make sure your tires are good and you have a full tank of gas. We meet at 7:00 AM every Sunday morning at the Shell station at the bottom of the mountain.

See ya there!

Redaktionen för Sonettvärlden

*önskar alla en
God Jul
och
Gott Nytt År!*

Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Per Jansson, Kaplansgatan 8, 777 30 Smedjebacken.

Tel. 0240-76746 kvällstid, peja10@telia.com.

PlusGirokonto 487 74 84-8

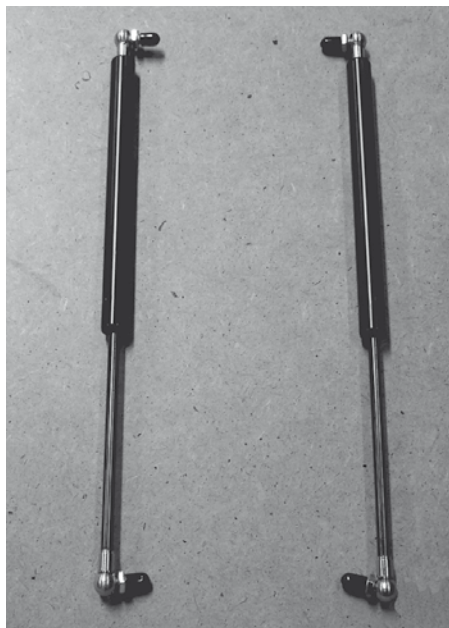
Klubbens lager består av drygt 200 originaldelar och vi nyttillverkar vissa efterfrågade delar. En komplett reservdelslista publiceras en gång om året i klubbtidningen Sonettvärlden.

Du kan även hitta listan på vår hemsida

www.sonettclub.se.



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



Gasdämpare, art 7425796
Till bakrutan för Sonett III
Pris 750:-/paret

Adressändring

Vi vet att det är mycket att stå i när man flyttar. Att då tänka på, att även Club Sonett Sweden behöver ha er nya adress är kanske inte det första man gör i flyttbestyren. Ni ändrar säkert även er folkbokföringsadress men till skillnad från andra institutioner, så är det inget vi i Club Sonett Sweden med automatik blir informerade om. Ofta får vi reda på det när vi får Sonettvärlden i retur med informationen att adressaten flyttat. Som tur är så får vi då i normalfallet även den nya adressen så att vi kan eftersända tidningen.

Men detta innebär ett onödigt extra arbete för oss och en extra portokostnad, dessutom får ni Sonettvärlden senare. Så vänligen informera vår kassör och matrikelförare Johnny Johansson när ni flyttar. Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com. Ett flyttkort per post till hans adress Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

Produktionen av Sonettvärlden

Jan-David Skavén och Berndt Eliasson



Visste ni att Berndt Eliassons och jag samarbetat i exakt 20 år nu med Sonettvärlden? Vi började vårt samarbete i nummer 4/87, se ovan och det nummer Du nu håller i Din hand är nummer 4/07. Sedan dess har vi tillsammans och med er hjälp producerat exakt 81 nummer inklusive detta! Inom parentes kan vi nämna att det här är det 107:e numret sedan starten 1981.

Tekniskt är det helt annorlunda nu, allting är lättare, snabbare och enklare. I början skickade jag brev till Berndt som han efter bearbetning skickade till en skrivbyrå för inskrivning och behandling till rätt spaltbredd. Efter att Berndt återfått texten från skrivbyrån klistrade han in text och bilder på förtryckta layoutark med hjälp av en



Spalter skärs till för vaxning och inmontering på sidor.

Vaxrulle, dåtidens layoutverktyg!



eluppvärmd vaxrulle. Sedan blev det disketter som sändes per brev och de rymmer ju inte mycket. Efter layoutbearbetningen sände sedan Berndt tillbaka ett korrektur med brev som skulle kommenteras, antingen per brev tillbaka eller telefon. Redan andra numret sedan Berndt tog över layouten för Sonettbladet – som vi då kallade tidningen – blev tidningen i färg, dock



Den gamla Mac SE/30 väntar på att hamna i MacSupports tekniska museum.

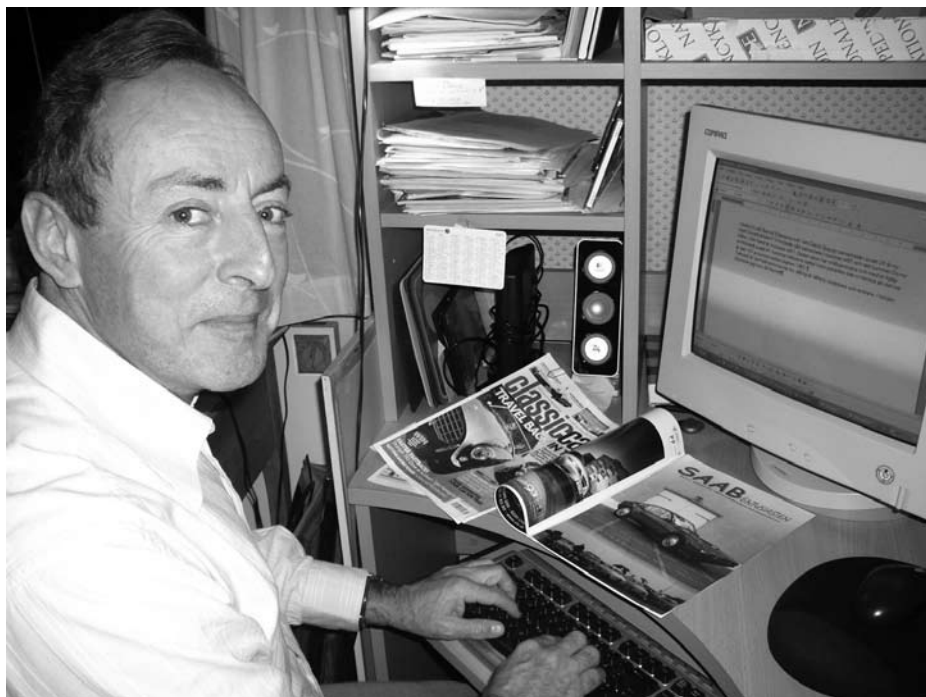
inte färgbilder utan omslaget trycktes på färgat papper, men ändå! Nuförtiden mailar vi eller så får Berndt materialet på ett USB-minne i samband med något styrelsemöte. Korrek-

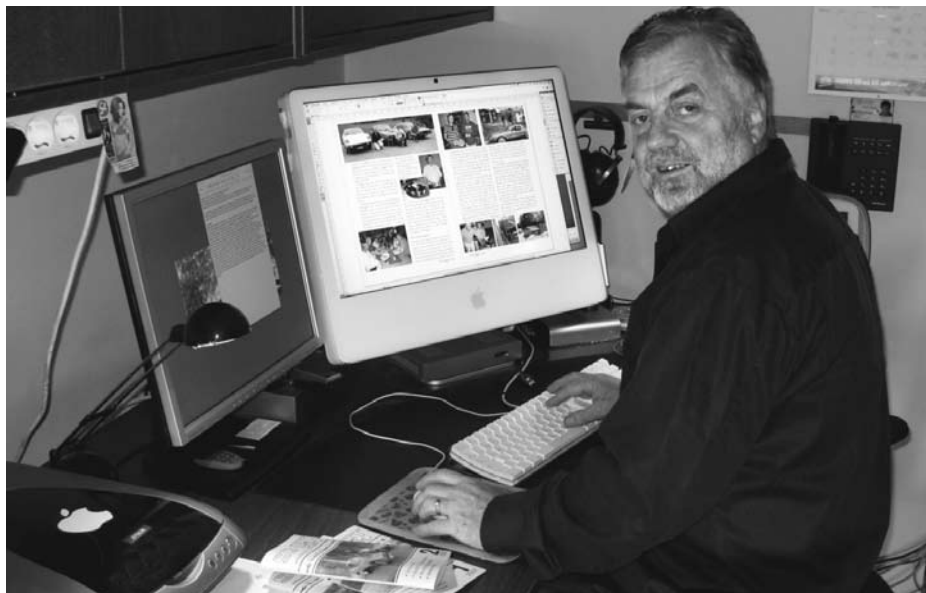
turet får jag som en PDF fil, snabbt och smidigt. Ja, det är så smidigt att vi ofta hinner med flera korrekturomgångar.

Tidigare körde Berndt ut filmer på en fotosättare från programmet In-Design vilka sedan sändes till tryckeriet för plåtframställning och tryckning. Från och med förra numret kör vi helt elektroniskt, filmerna är ett minne blott och hela framställningen från artikelskrivande via layout till tryckning sker helt digitalt. En annan fördel är att det är bättre för miljön, vi undviker filmerna med dess silver och olika framkallningsvätskor.

Ganska länge skrev jag mina artiklar

Jan-David Skavén vid datorn, i full färd med att skriva denna artikel.





Berndt Eliasson vid klubbens nya iMac som används för layoutarbetet.

på en Mac SE/30 som då ansågs vara en ganska kraftfull dator. Det var smått, det var svart/vitt men det var ändå en dator, som faktiskt fungerar än. Men den är på väg till ett litet tekniskt museum på företaget MacSupport.

Idag skriver jag på en PC och även om mycket av materialet i Sonettvärlden fortfarande är i svartvitt av kostnadsskäl så kommer färgen mer och mer. Det såg ni i förra numret med dess åtta färgsidor.

Berndt började layouta tidningen i dator 1989, och då med en Mac SE. I dag ofattbart att i den lilla rutan/skärmen där texten syntes som gråa fält – det var som att redigera genom ett nyckelhål – få fram en tidning!

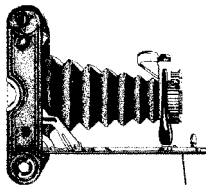
När Berndt nu hade tillgång till dator så fanns ju även rättstavningspro-

gram tillgängligt, för att rätta inkommen text med. Som väl de flesta vet, så föreslår datorn ersättningsord för det ord som den uppfattar som felstavat. Av förklarliga skäl förekom namnet Skavén i många artiklar, och det namnet reagerade datorn på och ville ersätta, med det mindre lämpliga ordet "Skavank", vilket i sammanhanget blev helt fel!

Club Sonett Sweden har en alldeles ny iMacdator som står hos Berndt. Den är mycket kraftfull men det behövs när man ska jobba med layout. Datorn är skärmen eller tvärtom, det finns inte längre en separat burk för själva datorn. På sätt och vis återkommer Mac lite till grundtanken, att kombinera skärm och dator i ett, precis som i den gamla SE/30 men där upphör likheterna.

Jag kanske inte bara ska upprätthålla mig vid det tekniska. Självklart är det

Vinnare i fototävlingen



I nummer 2 av Sonettvärlden utlyste vi en fototävling vilken vi även påminde om i nummer 3 och på vår hemsida. Vi tyckte det skulle vara ett bra år, både ett vårmöte och en Saabfestival skulle säkert resultera i många bidrag.

Men ack vad vi bidrog oss. Från nästan 400 medlemmar i Club Sonett Sweden kom det inte fler tävlingsbidrag än att de kunde räknas på ena handens fingrar... Ärligt talat blev vi lite besvikna, speciellt som det är så lätt att ta bilder och sända dem nu för tiden. Juryn, bestående av Berndt Eliasson och Jan-David Skavén fick tyvärr ett lättare arbete än vad vi hade hoppats på.

Nu är detta sagt. Som förstapristagare korade vi enhälligt den bild som inte gör sig riktigt i svart/vitt i Sonettvärlden eftersom den ska ses i färg. Den har skickats in av Åke Löfgren som vi gratulerar! Bilden kan ses på

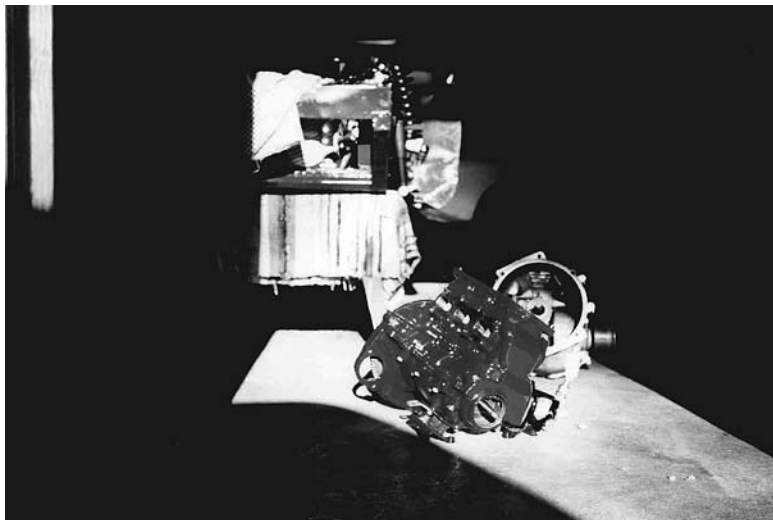


Axel Boey från Belgien tog den här bilden på Lars Göran Hanssons gula Sonett I replika i samband med Saabfestivalen 2007.

framsidan av Sonettvärlden och vill ni se den och de andra bilderna i färg så visar vi dem på vår hemsida. Det vi

även så att man inte samarbetar om Sonettvärlden i 20 år om det inte fungerar mänskligt. Det gör det förstås, annars skulle vi inte hålla på och kämpa på år efter år för att förse er med en förhoppningsvis läsvärd klubbtidning. Men vi tycker det är kul att jobba ihop, med åren har vi blivit goda

vänner som även ses vid andra tillfällen än när vi ska producera Sonettvärlden. Det är nog kombinationen av vänskap, bra samarbete och den tekniska utvecklingen som stimulerar oss att fortsätta. Att vi då och då får uppskattning från någon medlem ger oss också en kick att fortsätta.



En garageinteriör från Åke Olsson. I bakgrunden skymtar en Sonett.



Åke Larsson står med sin röda Sonett II V4 bredvid Gun Bengtssons, observera reg. numren i följd!

föll för var de färgmatchade t-tröjorna som går i exakt samma gröna färg som Sonett III:an.

På delad andra plats, utan inbördes rangordning, har vi valt att lägga de

andra bidragen från Åke Olsson, Åke Larsson och Axel Boey.

Som utlovat sänder vi priser från klubbens presentförråd till deltagarna.



Veteranträff i Karlstad

Åke Löfgren



En varm och solig höstdag, lördagen den 1 september 2007, arrangerade WAFAB BIL i samarbete med Saabklubben en veteranträff i Karlstad. Den som höll i trådarna under dagen var Jan Karlsson på Wafab Bil. Enligt Jan var det första gången som de arrangerade denna veteranutställning tillsammans med Svenska Saabklubben, som ställde upp ideellt.

Det samlades ett 25-tal ekipage; allt från en tidig Saab 99, Sonett II, II V4 och III, ett antal Saab 96:or varav några i rallyutförande, Saab 95 (kombin) samt den äldsta på träffen, en Saab 92 b De luxe från 1956, som senare under dagen framröstades av alla

besökare till "Peoples Choice". Ägaren Per-Anders Carlsson var mycket stolt över utmärkelsen, vilket han har all rätt till. En otroligt välrenoverad och vacker bil.

Vi var fyra Saab Sonetter på denna träff. En Sonett II, 1967 ägare Bertil



Min Sonett III

Maunonen, 2 stycken Sonett II V4, 1968, ägare Jan Erik Hallberg och Torgny Nyström samt min "gröna" Sonett III, 1971.

Under dagen presenterades alla bilar och ägare av Bosse Lindman, känd i Saabkretsar framför allt inom bantävlingar. Ett mycket uppskattat inslag.

En tipspromenad ingick också på Wafab området med många kluriga frågor rörande Saab och dess historia. Alla utställare blev mycket väl mottagna och förplägade under denna trevliga dag.

Vill med dessa rader tacka Jan på Wafab för ett väl genomfört och lyckat arrangemang.

Ser fram mot nästa vår då det enligt Jan kommer att bli en utställning med både Saab- och Opelbilar.

Bosse Lindman i samspråk



Beundrande blickar



Renovering Saab Sonett III

Del 3

Göran Olsson

Bränsletank med ledningar

Bränsletanken med bränsleröret, fram till motorn, var i utmärkt skick så här behövdes endast en rengörning före återmontering. Av säkerhetsskäl bytte jag dock slangen emellan påfyllningsstuss och tank. I originalutförande var bilen även utrustad med kolfilter för tankurluftningen. Detta system skrotade jag helt och drog en ny urluftnings slang från påfyllningsstussen och ut i höger bakre hjulhus.

Lackering och montering av kaross

Efterhand som detaljrenoveringen av de olika delarna var klar återmonterades dessa på det nymålade chassiet. Det var en skön känsla att se de nya eller nyrenoverade delarna komma på plats. Till slut återstod endast motor med växellåda, plastkarossen, dörrarna och inredningen.

Alla plastdetaljer, d.v.s. kaross, dörrsidor, huv med motorrumslucka och lamphus beslutade jag mig för att försöka få lackerade separat före monteringen. På så sätt slipper man en massa maskeringsarbete och slutresultatet blir betydligt snyggare. Nackdelen är att man måste vara försiktig vid monteringen så att lacken inte skadas. För att efter slutmonteringen inte behöva göra några justeringar på den nymålade karossen,

det hade tillkommit en hel del plast vid reparationen, provmonterade jag hela karossen med huv och dörrar före lackeringen. Detta visade sig vara en klok åtgärd då en del justeringar av spalter med mm. behövde göras. Lackeringen utfördes sedan av Roger Gustavssons billackering i Sollebrunn. Bilen var blå från början och skulle så förbli, med en kulör så nära originalet som möjligt. Efter att ha studerat gamla färgkoder och jämfört med en del ytor på karossen, som ej var blekta av solen, bestämde vi oss för en lämplig färg och kulör. När jag några veckor senare hämtade hem karossen var den lika fin som den förmodligen varit en gång vid nyleverans av bilen. Monteringen av kaross och dörrar gick nu ganska lätt då de tidigare hade varit provmonterade. Som tätmedel mellan chassiet och plastkarossen valde jag Sikaflex-221. Jag lyckades även montera karossen utan att skada lacken.

Nu var det även dags att montera de nya gummistötfångare som jag ett antal år tidigare inköpt från Club Sonett. De gamla var helt förstörda av sol och värme från Kalifornien.

Inredning och tätlistor

Som jag tidigare nämnt var inredning och gummilister helt sönderbrända av sol och övrig vanvård. Så allt detta var helt utan räddning och måste er-



sättas med nytt. Några nya kompletta inredningar till Sonetterna finns som bekant inte att köpa så här gällde det att få tag i någon som var villig att sy upp en ny inredning. Av någon anledning var stolarna i gott för att inte säga i mycket gott skick och behövde sålunda inte åtgärdas. Eftersom stolar och för övrigt hela inredningen var av vinyl så beslutade jag mig för att även sy upp den nya inredningen i detta material. Men var hittar man någon duktig bilsadelmakare som till vettigt pris är villig att göra detta arbete?

Hjälpen visade sig finnas närmare än jag kunnat ana. Av en tillfällighet tog jag upp frågan med Eskil Söderqvist, en känd bilsamlare och entusiast, här i Grästorps vilken renoverat ett antal bilar. Han sa: "fråga Annika, hon har hjälpt mig med många bilar". Annika, vem var det? Jag hade ing-

en aning. Jo Annika heter Friberg i efternamn och bor i Essunga där hon även har en liten sadelmakeriverkstad. Jag tog kontakt med Annika och hon kom och tittade på bilen och all den trasiga inredningen som låg på golvet. Efter lite betänketid lovade hon att sy upp en ny inredning och nya mattor om jag kunde hjälpa henne att skaffa material i rätt färg. Jag tipsade henne om Top n Trim Shop och Bilsadelmakeri AB i Helsingborg och mycket riktigt, där fanns vinyl och mattor till i stort sett originalfärg. Efter att jag hade tillverkat nya bakstycken till dörrarna och plattor till golvet av masonit sydde hon sedan upp en ny inredning som blev en kopia av originalet helt i nyskick. Hon monterade även ett nytt tak i bilen.

Klädseln på varje dörr avslutas upp till av en specialgjuten bred list av ett



gummiliknande material. Dessa dörrklädselavslut var i ett miserabelt skick, spruckna och skeva. Ja de verkade till och med ha krympt i värmen. Detta verkade vara en reservdel som var bristvara. Vid förfrågan hos Club Sonett blev svaret att man ev. skulle låta tillverka nya. Hur löser man detta? Jag tog upp frågan med Karl-Anders Carlsson i Frändefors. Han kände till problemet och visste vem som tillverkade nya. På så sätt kom jag i kontakt med Börje Larsson i Sollebrunn. Börje som tidigare arbetat på Saabfabriken har en liten verkstad hemma där han gjuter en del gummidetaler till äldre Saabar. Det visade sig att han även hade tillverkat de stötfångare som jag några år tidigare hade köpt från Club Sonett. Börje hade ett antal av de dörrklädselavslut som jag sökte i lager, så det var bara att välja ut ett par som såg bra ut.

Nya tätlistor till dörrar och bakruta köpte jag från Örebro Agenturaf-

fär AB. Listen till framrutan gick mot alla odds att återanvända. Vår lokale glasmästare hjälpte mig att skaffa en ny spränglist. Den gamla var helt sönderbränd och kunde inte användas på nytt. Efter att, med ett speciallim, ha limmat ihop den gamla listen på nytt, den var skarvad med lösa hörn i nedre kanten, mjukade jag upp hela listen med silikonfett före monteringen. Återmonteringen av rutan gick sedan oväntat lätt. För att kunna montera spränglisten erfordrades emellertid ett specialverktyg. Jag köpte ett på Biltema.

Montering motor och växellåda.

Innan monteringen av karossen hade jag monterat motorn med växellådan. För att få samma utväxling som från början valde jag att montera tillbaka originalväxellådan. Detta skulle sedan visa sig vara ett oklokt beslut.

Efter monteringen av karossen var stunden kommen då jag äntligen skul-



le kunna provstarta motorn. Detta går givetvis att göra även utan kaross men jag saknade en del vitala delar så det fick vänta tills bilen var i stort sett klar. Gräsklipparen fick släppa till lite bensin och så var det bara att vrida på nyckeln. Att tala om mirakel är väl för stora ord men efter några varv på startmotorn startade motorn och den gick hur fint som helst. Det hade nu gått fjorton år sedan förra gången någon motor snurrade i denna bil.

Provkörning och besiktning

Äntligen klart för provkörning. Glädjen när man för första gången backar ut en bil för egen motor ur garaget efter en totalrenovering kan inte beskrivas. Den måste upplevas. Jag fick uppleva detta en vårvinterdag 2006. Nu blev det lite provkörningar i smyg på några bakgator. Bilen saknade vid detta tillfälle såväl huv som rätt försäkring. Det mesta verkade fungera utan anmärkning. Växellå-

dan hade tyvärr något missljud, men jag bedömde att det fick gå tillsvidare. Efter några kortare provkörningar kördes bilen till en liten lokal verkstad med specialité på Saab för kontroll och inställning av framvagn, förgasare och tändning. Efter dessa kontroller återstod endast att montera på huv och ställa in strålkastarna före besiktningen.

Vid första startförsöket efter huvmonteringen startade, som väl var, inte motorn, men när startmotorn drog runt motorn skakade hela huv och det lät som om den skulle flyga i tusen bitar. Vad hade hänt? Jo, efter kontroll visade det sig att fläktbladen tog i staget som går mellan strålkastarna. Hur var detta möjligt? Jag hade köpt en ny fin plastfläkt med samma nummer som i reservdelskatalogen. Den skulle väl passa? Nej det gjorde den inte. Vid kontroll med den gamla, som var utbytt p.g.a. skador, visade det sig att dessa fläktblad var kortare.

Här nedan kommer några tips på inköpställen och firmor där jag köpte reservdelar och fick en del arbeten utförda.

Club Sonett Sweden, Reservdelslistan, www.sonettclub.se

Svenska Saab klubben, www.saabklubben.com

Karl-Anders Carlsson, Frändefors, 0521-431 33

Mycket med reservdelar till äldre Saabar, har även goda kontakter om något saknas.

Ingvar Leijer, Helås Vara, 0512-151 11

Nytt och begagnat till äldre Saabar.

Örebro Agenturaffär AB, 019-12 71 26, 13 21 60

Gummi- och tätninglistor

Top'n Trim Shop Bilsadelmakeri AB, Helsingborg, www.topntrim.nu

Klädselmaterial

Motorsport Sweden (Mats Jonsson), Katrineholm, www.motorsportsweden.com

Div. Sonettdelar.

ESM Morris Minors Ltd, England, <http://shop.morrisminorspares.co.uk>

Främre lampor för parkeringsljus, parkeringsljus/blinkers

Instrument JIGE AB, Leksand, 0247-10116

Instrumentservice.

Europa Specialist Spares Limited, England, www.europaspares.com

Torkarblad, mm

Vehicle Wiring Products, England, www.vehicle-wiring-products.co.uk

53/4" Strålkastarinsatser, mm.

British Miles, England, www.britishmiles.com

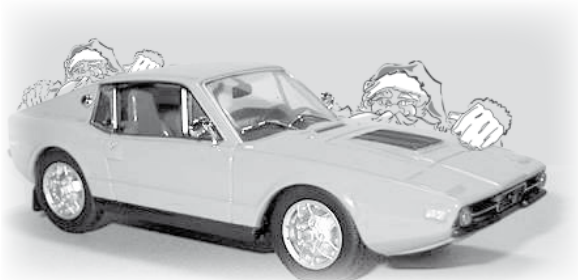
Sidomarkeringsljus.

Roger Gustavsson, Sollebrunn, 0322-40417

Lackering

Annika Friberg, Essunga, Nossebro, 0512-52073

Inredning



Med Saab Sonett i Midnattssolsrallyt Del 2

Av Gunnar och Lars Erik Lindell



Ingen service mellan SS7 och SS8 SS8 - 10,44 km

Hittills längsta sträckan. Ganska trixig enligt pappa. Den gick över åkrar och sedan in i små byar med många 90 graders böjar. Inga stora problem men 13 sek tog vi i alla fall varav de flesta kom vid målet. Det visste vi dock ingenting om eftersom vi inte fick några resultat förrän vid etappmålet på kvällen.

Transport upp till Sätrabruks herrgård där det var service och lunch. Återigen intervju av speakern. Idag var det pappa som fick svara på frågor. Vi satte fast frihjulets sektor med ståltråd vid servicen för att försöka slippa problemet med växlar som försvinner när vi som bäst behöver dem.

SS9 - 9,81 km

Efter en kort transport startade vi SS9 utanför Töreboda. Den visade sig vara den hittills svåraste sträckan - smal och med mycket rullgrus. Vi körde så mycket det gick men låg ändå hela tiden efter tidsschemat. Det var alltså riktigt rally nu, full gas! Pappa körde dock mycket bra och gav säkert åskådarna valuta för pengarna. Det var först när det var någon kilometer kvar som vi kom ikapp sche-

mat och kunde lugna ner oss. Och i mål var det ganska bra. Tog dock 11 sek här.

Lång transport upp förbi Rölfors och Laxå till nästa special- sträcka.

SS10 - 9,63 km

Startade någon mil väster om Laxå och körde en sträcka NV om orten. Mycket folk längst hela sträckan, men jag såg inte mycket av dem. Även denna sträcka var relativt svårkörd med många svåra kurvor och vägbyten. 10 sek blev facit. När vi väntade i kön till tidkontrollen stängde vi av motorn. Beroende på den höga motortemperaturen kokade bensinen bort i förgasaren vilket gav oss stora problem att starta. Detta skulle vi komma att erfar flera gånger. Som tur var gick den igång någon minut före start.

Sedan följde en kort transport till Laxå där det först var service där vi bjöds på kaffe och bullar och sedan åkte vi runt en industri till en PK (passerkontroll) där vi åter blev intervjuade (jag denna gång). Han känner igen oss och undrade om vi alltid flyttar runt i bilen. Han frågade hur det gått - Bra svarade jag, för det tycker jag det har.



Tävlande och
båda servicetea-
men

Vi hade kallt räknat med att vi skulle ligga i botten av resultatlistan, så att vi ligger i mitten av densamma är en glad överraskning. Nåväl, transporten gick vidare till Garphyttan, där det var dags för backtävling.

SS11 - 1,15 km (Ånnabodabacken)

Mycket folk hade samlats för att titta på denna klassiker som är en superkort sträcka. Den är mycket brant i början men planar ut på slutet, så vi hann faktiskt komma upp i snittet 50 km/h innan sträckan var slut. På slutet slog vi faktiskt av på farten lite. 1:23 min tog det för oss vilket var perfekt. Vi lyckades därför nolla denna sträcka.

Transport in till Örebro. Massor av folk runt Örebro Slott, där vi parerade och blev intervjuade igen (pappa denna gång). Solen sken och det var trevligt. Vår nya servicepersonal Monica och Lasse var där (de tar de sista två dagarna). Vi fick ett papper med resultaten, där vi hade halkat ner till 21:a plats p.g.a. 64 sek prick på SS10. Detta trodde vi inte på utan gick till Rally service och ifrågasatte detta. De kollade upp det och konstaterade en felrapporterad tid och att vi bara skulle ha 10 sek på den sträckan. Då var vi tillbaka på 19:e plats som vi var igår.

Det får vi väl vara nöjda med.

Dag 3: Start i Örebro och mål i Nyköping

Första start kl. 7. Jättefin disciplin - ingen släpptes in till bilarna i Parc Fermé innan 10 min före start. Transport norrut till Frövi.

SS12 - 11,21 km

Just när bilen framför skulle starta (en MGB GT) stoppades tävlingen av att en bonde skulle ut. Vi stod länge och bilen började bli varm och till slut stoppade vi motorn. Och sen vägrade den starta! Efter fem långa minuter kom den igång och tur var väl det. En ganska lättkörd sträcka (säkert vrålsnabb för rallybilarna) men vi tog ändå 13 sek här.

SS13 - 5,10 km

Transport till Arboga som gick upp för backen där Røforsloppet går. Startade sedan sträckan där backtävlingen slutar för en ganska kort specialsträcka. Åtta sek i strafftid fick vi här. Vi har fortfarande problem med frihjulet som går i och ur vilket gör att vi tappar drivningen och därmed fart. Inget kan vi göra åt saken heller.

Kort transport till Hjälmedocka med obligatoriskt fikastopp. Vi stan-



Full fart på specialsträcka

nade motorn och öppnade huven för att den skulle svalna. Vilken den också hade gjort tills det var dags att åka vidare. Nu startade den utan problem. Mycket folk hade samlats här och speakern var här igen, men vi hann smita iväg så det blev ingen intervju. Transport vidare till St. Sundby.

SS14 e³ SS15 - 8,85 resp. 7,09 km.

Lite regn men ändå en hel del folk som tittar på. Kul! Vi tar 11 resp. 8 sek på dessa två sträckor. På SS14 körde vi bra och var aldrig mer än 2 sek från tabellen, ändå var vi över 20 sek för tidiga när vi närmade oss målet. Vad är fel, är det trippen eller tabellen eller var sträckan längre än som angivits? Är det fel på oss? Nej, det kan vi väl aldrig tro...

Transport till lunchuppehållet vid Dufveholmsgymnasiet i Katrineholm. Ösregn. 20 min före vår starttid i regnet vill inte bilen starta. Den tänder men stannar direkt. En mekaniker från ett annat team kommer rusande och föreslår att det är tändningslåset, d.v.s. att när vi släpper nyckeln bryts strömmen. Vi testar och det visar sig att han har rätt. Han beordrar fram en kabelstump och tar ström från ljusreläet direkt till tändspolen. Då fun-

kar det och bilen startar och fortsätter att gå. Vi tackar och åker direkt till tidskontrollen och kommer in med en minut tillgodo. Men sen går bilen bara ca 200 m och stannar igen. Vi börjar greja igen (troligen har ljussäkringens gått). Mekanikern kommer i bil och stannar och kastar sig över bilen igen. Nu flyttar han ner kabeln och tar strömmen från batterikabeln till startmotorn istället genom att helt enkelt skala av halva kabeln. Det funkar – bilen startar (men man måste lyfta huven och rycka loss kablarna från tändspolen för att motorn ska kunna stoppas) och vi kastar oss in i bilen och åker iväg. Hela tiden öser regnet ner. Eftersom det var kort transport för en gång skull så hinner vi inte riktigt. Vi sladdar oss in i tidskontrollen en minut för sent men det är ändå OK, det är bara 10 sek prick.

SS 16 - 6,09 km

På grund av ösregnet var denna sträcka mycket blöt med stora pölar och väldigt lerig. Dessutom tappar vi som sagt växlarna hela tiden och kupén är totalt igenimmad. Vi kör med full värme och fläkt – det är kokhett i bilen! Sträckan var dock ganska kort och vi lyckades faktiskt nolla den.



Besiktning och ursprungskontroll

Under transporten funderade jag på att byta till 49 km/h-tabellen istället eftersom vi konsekvent kommer lite för tidigt (några sekunder) till mållinjen men beslutar ändå att köra på 50 km/h då det blir för stor skillnad.

SS17 - 12,31 km

Tävlingens längsta specialsträcka som hade några väldigt besvärliga hårnålskurvor. Publiken visste exakt var de skulle stå och pappa såg på avstånd var folket stod och kunde dra ner en smula på farten. Det visade sig vara rätt för när vi kom fram till publiken så var det någon trixighet. Svårigheterna gav oss 7 sek på HTK och ytterligare 4 i mål. Vi var efter hela tiden.

Transport till Björshultsbanan i Nyköping

SS18 kördes bara som uppvisning två varv runt banan. När vi kom dit var det 30 min obligatoriskt uppehåll. Alltså var vi tvungna att stanna motorn och öppna huven. Efter ett tag började det regna, men bilen startade utan problem. Bilarna startade två och två med 20 sek mellanrum. Vi tog det mycket lugnt och hann bli omkörda av en Porsche innan vi var runt

två varv. Vi kör bara för att spara på grejerna. Lite regn och halt på banan. Åker direkt till hamnen i Nyköping för service (tankning). Sedan till Parc Fermé i Nyköpings hamn. Massor av folk kantar vägen och tittar på oss. Intervju igen - speakern tycker pappa ser ut som Eric Carlsson på Taket. På hotellet får vi reda på att SS14 strukits för Regularity-klassen på grund av osynkroniserade startklockor. Vi ligger kvar på en 19:e plats när de 11 sek för SS14 tagits bort och de 10 sek för den sena instämplingen på TK:n efter lunchen tagits med.

Dag 4: Start i Nyköping och mål i Stockholm

Sovmorgon och första start kl. 9:16. Transport ut till Stigtomta nordväst om Norrköping.

SS19 - 7,20 km

Jag hade kommit på att man kan ju med ledning av den exakta längden på sträckan räkna ut sin ideala tidpunkt för målgång. Hittills har vi kört på tabellen hela vägen över mållinjen utan att kolla vad klockan är vid målgång. Detta har säkerligen gett oss onödiga prickar vid målgång. Nu räknade jag ut att vi skulle i mål 10:07:38. Vi for iväg och sträckan gick bra, vi låg inom 1-2 sekunder. Mycket folk och hyfsat väder, dvs. uppehåll. När vi kom upp till förvarningen före mål så skippade jag tabellen och kollade klockan istället. Vi låg lite före och bromsade in rejält och rullade långsamt över mållinjen. Det blev ändå 1 sek i mål (och 2 sek på HTK) men ändå bättre än om vi gjort som tidigare. Synd att det bara är en riktig sträcka kvar.

Kort transport (60 km) till SS20 - ingen service behövdes.

SS20 - 10,51 km

Denna sträcka är tydligen en klassiker inom rallysammanhang. Många pratade om klassikern "Skeppsta". När vi väl var i mål så förstår vi varför, den var mycket rolig och särskilt på slutet väldigt krokig och "sladdig". Även här räknade jag ut en måltid som blev 11:39:37. Inga större problem att hålla idealen under de första 8 km trots att växlarna ramlade ut allt som oftast. Särskilt efter vägbyten när vi behövde accelerera efter nedväxling. Mycket besvärligt för pappa som ofta styrde med en hand och höll en hand på växelspaken. De sista kilometrarna var som sagt mycket krokiga och det blev svårt att hålla tiden på grund av växelproblemet. Så i mål var vi 5 sek sena. Totalt blev det 11 sek på denna sträcka.

Transport upp till Härads motorstation utanför Strängnäs. Service halvvägs - bara tankning.

SS21 - Härads rallycrossbana.

Här skulle Regularityklassen bara köra två varv uppvisning. De flesta tog chansen att sladda så mycket som möjlig, men vi puttrade runt med växellådan i åtanke. Därefter fick vi mat i korvkiosken, medan bilen stod med öppnad huv och svalkade sig.

Lång transport till Högstabanen i Haninge. På grund av lunchpausen blev det lite ont om tid, men vi kom fram tre minuter innan vi skulle stämpla in.

SS22 - Högstabanen

Ett varv uppvisning. Återigen tog vi det mycket lugn runt denna folkrace-

bana. Den var guppig, smal och krokig.

Nu återstod bara en transport till slutmålet i Stockholm och Armémuseum. Vi var båda nervösa för att bilen (växellådan) inte skulle hålla. Dessutom skulle ett tjuvstopp kunna få följd, då bilen är så svårstartad när den är varm. I Stockholm gick sträckningen förbi Slottet och över Skeppsbron upp till målet. Det gick långsamt och motortempen steg i det soliga och somriga vädret. Inne vid Armémuseum stod våra bägge serviceteam och väntade och applåderade. Kul var det att Sonettklubbens nyligen avgångne ordförande, Jan-David Skavén, stod och tog emot. Där inne tog det också mycket tid att sakta, sakta rulla framåt, då alla ekipage skulle intervjuas så motortempen var på rött hela tiden. Men det gick även om den "kokade över" när vi väl kunde parkera vid 15:30-tiden. En ström av kylarvätska rann fram under bilen. Enligt resultatlistan (suverän resultatervice hela tävlingen) hade vi avancerat till en slutlig 18:e plats.

Vi var mycket glada och nöjda med tävlingen och inte minst vår placering. 35 ekipage kom i mål i Regularityklassen. Fyra bröt.

Sammanfattning:

Visst går det att köra ett sådant här rally med en Sonett, men det krävs förberedelser, ett engagerat serviceteam, och en bil som inte har alltför många skavanker. 130 mil blev det totalt, och med bitvis brutal körning så slits bilen hårt. Den svaga motorn måste kompenseras med en hård körstil. Men kul är det.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Classic Motor

Anders Pettersson i Jönköping har sänt mig ett trevligt klipp från nummer 5, 2007 av *Classic Motor*. Framsidan pryds av en Saab 96 och inne i tidningen kan man läsa en lång artikel med anledning av Saabs 60-årsjubileum med rubriken "Från tvåtakt till turbo". Det känns som att man sett den med förut, men det bjuder vi på. Självklart börjar artikeln med Ursaabben och går sedan framåt i historien via Saab 92, 93, 95 och 96. Samt 99 och 900, både den täckta versionen och den öppna. På slutet kommer man litet lätt även in på den nyare 900:an, 9000 och 9-5. I en speciell spalt av-



handlar man förstås även Sonetterna. Underrubriken är "Sportbilarna" och därefter står det: "Saab gjorde också ett seriöst försök på sportbilsmarknaden genom modellen Sonett. Mekanismiskt var den en Saab 96, men hade en sportbilskaross i glasfiber. Modellen fanns i olika versioner mellan åren 1966 och 1974". Alla tre modellserierna visas i bild i artikeln.

Vi bilägare

I nummer 7 från den 8 maj skriver även denna vitt spridda motortidning om Saab, 60 år under rubriken "alltid i frontlinjen". Alltid trevligt att läsa sådana artiklar, visst har man hört det mesta om historiken förut, men ofta lär man sig något nytt eller ser lite nytt bildmaterial. Arne A Janssons artikel börjar "Saab har rullat på vägarna i 60 år i sommar. Den spinkiga 40-talisten med tvåtaktare har vuxit till en axelbred svensk med turbo. Jubilaren



har alltid legat i frontlinjen för säkerhet och komfort. Saabandan består även i den stora GM-familjen.”

Förutom att nämna de olika Sonettmodellerna när milstolparna räknas upp årsvis så ser vi även en bild på den blå I:an bredvid EV-1:an. Bildtexten under lyder: ”Sixten Sasons Saab Sonett I 1956 och Saab EV-1, konceptbilen som togs fram på sex månader 1985.” Visste ni förresten att det var den kände bilbyggaren Leif Mellberg som knackade fram den efter designchefen Björn Envalls idéer? Leif gick tyvärr bort i cancer alldeles för tidigt 1993, endast 49 år gammal.

Vimmerby Tidning

Den 28 maj skrev Per-Olof Paulsson en artikel om oss med rubriken ”Sonett club Sweden höll årsmöte”. Han börjar: ”Mängder av fina bilar av märket Saab Sonett rullade på gatorna i Silverdalen då Sonett club Sweden höll sitt årsmöte i Silverdalens Folket hus. Sedan kommer han in på historiken, men då han skriver att det endast finns 400 exemplar kvar i hela världen av 10000 tillverkade så är jag nog inte beredd att hålla med, det lär vara fler. Att vi bara har 330 medlemmar stämmer inte helt det heller, det ligger runt 375 stycken. Men annars stämde det bra, både att jag avgick som ordförande efter 17 år och att Andreas Hillby från Alafors utanför Göteborg valdes till min efterträdare. Per-Olof berättade även, att vi åkte till Åbro bryggeri och avnjöt god mat, det stämmer det med. Vår klubbmästare Åke Olsson som sände mig klippet berättade i artikeln att bilen är charmig och rolig

och att det var kul att vi fick visa upp dem. Artikeln illustreras med Anette Johanssons vita Sonett II och Mats Pherssons blåa Sonett III.

Oskarshamn-Tidningen

Åke sände mig dessutom ett klipp från samma dag från en annan lokaltidning, det var Camilla Ärleskog som skrivit den. Rubriken till den artikeln var ”Sköna Sonetter samlade i Silverdalen”, nästan poetiskt.

Sedan berättar hon att det finns bortåt 300 exemplar av den svensktillverkade Sonetten i landet och det stämmer nog ganska bra. Hon berättar om träffen och omnämner arrangörerna Åke Olsson, Thomas Gustafsson och Stefan Gustafsson. Åke berättar, att den rallysväng vi tog på trevliga smålandsvägar är kända från Antikrundan och det kan snart passa bra på våra bilar... Men när hon skriver, att ”såväl Sonett IV som de betydligt vanligare förekommande Sonett III fanns representerade”... så undrar jag lite om hon såg någon bil jag missade. Visst, det kanske kommer en IV så småningom, men den lär inte presenteras vid Folkets Hus i Silverdalen. Hon avslutar dock mycket riktigt med att skriva att ”det var välputsade entusiastbilar som visades för en nyfiken all-



mänhet på folketshusparkeringen. Artikeln har med en stor bild på en för mig välkänd Sonett II V4, nämligen min egen! I lacken speglas en röd III:a och man kan dessutom skymta några andra Sonetter bakom min.

Vintage

Jag har länge tyckt att Vintage, organ för Motorhistoriska Klubben i Skåne har hört till de mest läsvärda klubbtidningarna. I nummer 2, 2007 läser jag till min sorg att deras redaktör Bengt Sahlström hastigt avlidit av en hjärtattack, alldeles för tidigt i livet. Jag träffade Bengt vid flera tillfällen och han var inte bara trevlig att umgås med, han var oerhört kunnig när det gäller motorhis-



toria i alla dess former och med extra stora kunskaper om Volvo, hans favoritmärke. Förlusten är stor för hans familj, vänner och Vintage.

Låt mig avsluta denna notis från deras klubbtidning i mer positiv anda. Under rubriken "10-årsjubileum i Beijers Park i 10 grader" skriver Monika och Gösta Frödeberg om den kylslagna träffen. Bland annat kunde man se Renault Caravelle, en Fiat 500 Topolino från 1939, en Borgward 1800 från 1953 samt en röd Saab Sonett III från

1972. Tyder jag nummerskylten rätt så ägs den av Kjell Eriksson i Bjärred. Av text och foto ser jag att den är i ett fint skick.

Saab 7 dagar

Detta nummer från 14-20 juni av Saabs personaltidning behandlade självklart festivalen som just tagit slut under rubriken "en entusiastisk nostalgitripp". Förutom att berätta om uppdateringen av 9-3 visade man en delbild av den vita I:an med Rolf Ebefors vid ratten. Som det brukar heta i andra skvaller-tidningar "i vimlet utanför banketten kunde vi även se medlemmen i Sonettvärldens redaktion Berndt Eliasson med partner Anita Skantz. Tack Johnny Johansson för tidningen.

Motorist

Detta program hör i ärlighetens namn inte till de motorprogram jag ser på då jag i all enkelhet anser att de medverkande inte är speciellt kunniga på området. Men något steg det i min aktning då jag såg det program som sändes 26 juni. För att celebrera Volvos 80 och Saabs 60 års årsjubileum så ställdes en P1800 mot Saabmuseets Saab 97, en röd III:a. Båda bilarna kördes och om Sonetten sade Joppe Pihlgren: "Ja, körkänslan är det inget fel på, man känner verkligen att man kör bilen, det hoppar, studsar och låter och så det ska vara i en sportbil. V4 på 65 hk, lägre tyngdpunkt, hårdare sättnings i fjädrarna. Inredningen är enkel och spartansk (är inte det samma sak undrar red.?), man har inte lagt ner mycket

tid och pengar för att göra den flott, man har mer tänkt på sport”.

Det var trevligt att se en Sonett åka runt en god stund i en SVT kanal. Det jag inte gillade var att man valt ut Volvo- och Saabentusiaster som mest pratade illa om det andra märket. Man kan väl gilla respektive märke utan att tycka illa om det andra? Det var helt enkelt på en för låg nivå. Men som Anders Pettersson skrev till mig: ”Dock var Peter Bäckströms kommentar om att Saab var först med Fordmotor klockren.” Speciellt som Volvo i skrivande stund ägs av Ford...

Tack Anders Pettersson och Fredrick Beste för tipset om programmet, hade ni inte mailat hade jag säkert missat det för som sagt, det hör normalt inte till mina favoriter.

Bilsport

I nummer 14/15 från 28/6-25/7 har man med mycket om Saab i allmänhet och lite om Sonett i synnerhet. Det handlar om en entusiastbyggd 99, man provkör nya 9-3:an, har en artikel från Saabfestivalen och berättar om milstolpar under 60 år. I artikeln om Saabfestivalen hittar vi en detaljbild på en Sonett III-grill och texten under löd: ”Internationellt. Frågan är om det fanns något land som inte var representerat



på festivalen? Framför allt besökare från forna öststater var vanligt. Vem kunde ana att man kan hitta Sonetter i Spanien?” Fast man ska nog vara en Sonettkännare för att veta att denna grill hör till en Sonett, mer såg man inte av bilen och så mycket mer omnämndes inte Sonetterna i artikeln. Men det fanns mycket annat Saabgodi, bland annat Leif Mellbergs ”Blue Spirit” som numer är vit och ”bor” i Tyskland.

Sörmlandabygden

Hela baksidan den 5 juli med rubriken ”Veteraner i ösregn” handlar som rubriken så talande säger om VeterANA i Nyköping. Jag ska inte skriva så mycket om träffen eftersom den avhandlats separat i Sonettvärlden. Däremot tacka Christer Melwinsson som sände mig tidningen och jag vill gärna citera bild-



texten under bilden på Christer bakom sin bil: ”Rätt skylt till bilen. Christer Melwinsson snodde blixtnsnabbt åt sig en personlig skylt när dessa kom ut på marknaden. Ett faktum som retade en och annan på Saab. Men visst passar den perfekt på hans nyförvärv, en Saab Sonett V4 från 1967. Bilen är en importerad ’skyltbil’ från USA med bara drygt 3000 mil på mätaren”.



Köpes

Gummilist till bakruta Sonett II V4
Susanne Westman
Trädgårdsgatan 1B
602 24 Norrköping
tel: 011-450 14 00
mobil: 0730-61 35 40
e-mail: susannewestman@yahoo.no

Köpes

Stänkskydd till Sonett II V4-68.
Gunnar Luttröpp,
tel. 08-580 31969
eller mail
gunnar.luttröpp@comhem.se



GRATTIS
Eva Andersson
Skoghall

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!



Sonettshoppen

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



Jubileumsmugg. Pris: 85 kr/st + porto



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

Sonett I	pris	65:-
Sonett II	pris	65:-
Sonett II V4	pris	65:-
Sonett III	pris	65:-

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	40:-
Jubileumsaffisch 30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg	pris:	30:-
Inplastad Jubileumsaffisch	Pris	40:-
Vykort med två olika		
Sonett-motiv	4 st pris:	15:-
	8 st pris:	25:-
Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

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