

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Sonett 477 big surprise
- Somrarna med Gittan
- Medlemsmatrikel
- Super-Saaben

1

2013



Från ordförandens skrivbord



Hej alla,

Förra året kan man nu summera som ett händelserikt år och vad var det som hände egentligen? Saabmuseet räddades i sista sekunden, hur nära det egentligen var att samlingen skingrades vet väl bara de mest insatta. Vårt försäkringsavtal med Svedea sades upp av Svedea och Naturvårdsverkets förslag om hur gamla bilar borde tas omhand skapade mycket rabalder och sista ordet är nog inte sagt. Självlklart följer vi upp vad som händer. Vi hade också en större andel nya utländska medlemmar, skälen till varför kan man alltid spekulera i. Vad händer i år då? Vi kommer själva att ha årsmötet i trakterna runt Norrtälje den 25/5, så boka dagen redan nu, mer information kommer i nästa nummer och på hemsidan. Veckan efter går Saabfestivalen av stapeln i Trollhättan så det blir mycket att köra för den som vill vara med på bägge, läs mer på www.saabfestival.se.

Troligen kommer vi behöva några funktionärer under dessa dagar, så om du har tid och möjlighet att vara med, kontakta i så fall Hans Eklund eller Hans Johnsson i styrelsen och anmäl ditt intresse. Sakerligen kommer fler träffar att annonseras med tiden och kanske inte bara träffar för oss som kör gamla Saabar. En Sonett är alltid en välkommen gäst på andra träffar, säger väl en hel del om hur ovanlig bilen är, och kom ihåg att bilen inte måste vara i utställningsskick. Jag har tidigare skrivit om marknaden för Sonetter och under vintern har tillgången varit god, men vilken variation det är mellan bilarna. Allt ifrån tillsynes fina bilar till riktiga renoveringsobjekt. Det kanske är bra för oss i CSS att bilarna byter ägare då och då. Samtidigt ställer det större krav på oss att på ett rimligt sätt kunna tillmötesgå önskemål om reservdelar med mera. Du har väl beställt de delar du behövde redan? Du har väl meddelat ny adress och eventuella önskemål om utträde? Allt för att förenkla vår administration. Mitt eget projekt "2" är på gång och ännu inga större överraskningar. Väl mött till ett nytt år!

Michael W. W. W.



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
Vinhunds v. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
skaven@comhem.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

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:

I julas stod Gert-Jan Arijjansens Sonett i möbelaffären "Metz" i Rotterdam. Den tilldrog sig mycket uppmärksamhet då de flesta aldrig hade sett denna modell från Saab.

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 reservdelar
0514-272 22

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

Hans Johnsson, klubbmästare
0303-54210
hasse.johnsson@hotmail.com

Joakim Eliasson, suppleant
019-32 29 75
joakim-eliasson@spray.se

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj.
Sista inlämningsdatum för manu-
skript och annonser 31 mars.

Sonett 477, "Big Surprise"



Arne Höglund

Slusträff i
Trollhättan

Jag har varit anställd på Saab i Trollhättan sedan slutet av 60-talet fram till årsskiftet 2006/2007 då jag gick i pension. 37 fantastiska år i detta spännande företag. Fokus var hela tiden inriktat på nutid och framtid, det var då inte så mycket tid att se bakåt på historien och den intressanta floran av Saabmodeller under 1950- och 1960-talen. Inte förrän jag började närma mig pensionen och insåg att jag måste ha något kul att syssla med under all ledig tid jag skulle få (trodde jag då). Ett par gånger hade jag haft tillfälle att köra en Sonett III i Saab:s provbilspark och de imponerande köregenskaperna och körglädjen hade satt sina spår. En sådan skulle vara trevligt att ha – jag började leta efter ett lämpligt objekt. Utbudet i Sverige var ganska begränsat så jag sökte även utomlands, bl.a. hos Saabklubben i USA och på e-Bay. Oviss om utgången av mina ef-

terforskningar skaffade jag en Saab 96 V4 -71 i fint skick och med rallystuk att ha "så länge."

Köp och hemtransport

På e-Bay dök det upp en Sonett II V4, renoveringsobjekt. Jag kontakta- de säljaren med ett par frågor och fann den vara i för dåligt skick för att vara intressant för mig. Han nämnde då för mig att han hade ytterligare en Sonett som var i bra bruksskick och som han tänkt sälja senare. Han skickade över ett 20-tal bilder på bilen och jag blev klart intresserad av den. Sonett II:an såg lite tuffare ut än i standardutförande. Den hade breda däck på snygga aluminiumfälgar och bulan på motor- huven var mer markerad än standard. För att avslöja en del av mina bristan- de kunskaper om tidiga Saabmodeller så noterade jag att det var 4 hjulbul- tar men funderade inte närmare över



Renoveringsobjektet och "Big Surprise"

detta, även om jag visste att min 96 V4 hade 5-bultsfälgar. Spanade förgäves efter ett batteri i motorrummet (!), tittade på en pryl som kunde likna ett batteri, men alltför litet då (den visade sig senare innehålla det brytarlösa tändsystemet). Noterade att den hade golvväxel. Bilen såg spännande ut. Till saken hör också att säljaren, boende i South Dakota, som ägt bilen i 3-4 år, inte heller hade speciellt mycket kunskap om bilens historia och dess tekniska företräden. Han poängterade dock NO RUST och det lät ju bra. Nåväl, bilen såg ok ut på bilderna och det begärda priset tyckte jag inte var så mycket att diskutera (och dollarkursen var dessutom gynnsam 2007), så det blev affär.

Denna Sonett kom att bereda mig åtskilliga överraskningar, positiva såväl som negativa, därför har jag kallat den "Big Surprise". Jag lärde mig ganska omgående att det som i USA heter good driving condition ska översättas till renoveringsobjekt på svenska. En erfarenhet som

jag delar med åtskilliga som importerat veteranbilar från det stora landet i väster.

Så var det att fixa hemtransporten. Bilen fanns som sagt i South Dakota så det var ungefär lika långt att ta den till hamn oavsett om man valde Los Angeles, Houston eller Baltimore. Det visade sig att lastbilstransport skulle kosta lika mycket som sjötransporten hem till Sverige. Jag övervägde ett alternativ att åka över till USA och köra Sonetten till hamn. Det kunde bli en spännande och intressant upplevelse. Det var ju också ett sätt att kunna granska objektet lite närmare och provköra innan köp. Lite mindre av "grisen i säcken" alltså. Eftersom den skulle vara i bra bruksskick dristade jag mig att ställa frågan om den skulle klara en sådan tripp på c:a 2000 km. Beträffande motor och växellåda var det ingen tveksamhet, men bromsarna kunde nog behöva en uppsättning nya belägg. Och jag avråddes från att köra väster- och söderut (LA och Houston) då AC:n inte fung-

erade och det skulle bli väldigt varmt i "ostkupan".

Ok, jag inhandlade en uppsättning bromsbelägg till V4 och planerade för hämtningsresan. Av ett svenskt försäkringsbolag fick jag beskedet att jag kunde teckna en korttidsförsäkring till ett billigt pris. Bokade flygresan. Det var lite svårt att få ihop det med platser på de olika delsträckorna hela vägen. Av någon anledning dock, var det inte så fullt på flighterna den 11 september! Så fick det bli. Men – när jag skulle teckna försäkringen visade det sig att jag fått felaktig information – den var bara möjlig inom EU. Pratare då med ett par bolag i USA. Men försäkring för en utlänning på kort tid – det lät så konstigt så det hade de aldrig hört talas om. Eftersom det var kort om tid till avresan var det svårt att hitta något prismässigt acceptabelt alternativ. Detta fick fälla avgörandet, jag bokade av flyget och satte Sonetten på en biltransport till Baltimore. Det skulle visa sig att detta var ett klokt beslut.

Den 28 november 2007 stod Big Surprise klar för avhämtning i Skandia-

hamnen i Göteborg. Nästan på dagen 40 år efter utskeppningen var den tillbaka på svensk mark. Självaste Boo Brasta (vår sommarstuga ligger i Brastad) hade intygat att bilen var i slitet originalskick och därmed kulturhistoriskt intressant. Detta för att få in den till den lägre moms.

Optimist är jag nog för det mesta. Igen, eftersom bilen skulle vara i bra bruksskick hade jag låtit göra en förregistrering för att kunna köra bilen hem till Trollhättan. Försäkring var också tecknad, och tid var bokad hos Bilprovningen för registrerings- och kontrollbesiktning samma dag. Med frugan, hunden, reg.skyllarna och en del "bra att ha"-grejor i följbilen åkte vi ner till Göteborg för hämtning av fyndet.

Det regnade. Och nu kom de mindre angenäma överraskningarna slag i slag. Lacken var inte alls lika fin som på bilderna (det är den i och för sig aldrig), den hade ett antal skador/sprickor i lack och plast och jag kunde räkna till fyra nyanser av vitt på olika ställen. Det saknades en matta på H tröskel, främre golvmatta var den gulbru-



"Big Surprise" hämtas i Skandiahamnen, Göteborg.

na från Sonett III medan det var grå originalmattor under stolarna. Säkerhetsbälten sänkades, däremot fanns det fästen för 4-punktsbälten.

Hängde på reg.skyltarna och så var det dags för start. Inte ens ett klick från startmotorn. Hittade givetvis inget batteri i motorrummet, däremot ett under bagagegolvet. Men det var helt dött. Detta var jag lite förberedd på så det var bara att plocka fram startkablarna. Nu snurrade startmotorn, men inte minsta lilla tecken till tändning. Koll av tändkablar mm.

Efter en längre tids malande med startmotorn började den hosta igång och gick snart på alla fyra. Det regnade som sagt och torkarna behövdes. Men det var inte mycket kvar av torkargummina. Det gjorde nu inte så mycket, för ingenting hände när jag försökte starta torkarna. Letade säkringar i motorrummet, men där fanns ju inga. Hittade en säkringsdosa under instrumentpanelen men hittade ingen trasig säkring (ändå något som var helt). Provade även med överkoppling, men inget liv i torkarna. Samma situation betr. signalhornet. Nåväl, jag fick väl försöka köra ändå i regnet. Alla ljusfunktioner verkade i alla fall ok.

Iläggning 1:an åtföljdes av ett kraftigt skrap och motorstopp. Kopplingspedalen kändes konstig, gick bara att trampa ned till hälften. Startkablar, omstart, nu hade jag 1:an i vid start men skrap igen då 2:an skulle i. Fick stanna i en korsning vid utfart från hamnen för att släppa fram trafik. Motorstopp igen när jag lade i 1:an. Startkablar igen, containerbilarna började

rada upp sig bakom och viss irritation i ledet kunde skönjas. Bromsarna kändes inte bra, drog snett och svag verkan. Vid senare undersökning visade det sig att jag hade broms på V fram, ingen verkan men anliggande broms på H fram, ingen bromsverkan bak och inte heller någon funktion på handbromsen. Nu var jag i mina tankar helt inställd på att jag måste ställa bilen och skaffa en transportkärra.

Men hur det var rullade det på ute på Hisingen medan jag spanade efter en parkeringsficka. Lärde mig snabbt att växla vid synkront varvtal och då gick det bättre, speciellt till 3:an och 4:an gick det bra att växla skrapfritt. Så – kanske ändå. Jag rullade på mot Trollhättan. Lokaltidningen hade varit vänlig nog att upplysa om att polisen skulle vara ute på Rv 45 med fordonskontroller denna dag, så jag valde att köra en mindre väg på västra sidan om Göta älv. Sonetten hade inte klarat ens en ytlig granskning. Fick stanna med jämna mellanrum för att torka bort en del vatten från vindrutan. Ringde också Bilprovningen och bokade av besiktningen. Lite sent påkommet tyckte man, men visade förståelse för den lite speciella situationen – det fick gå. Så, efter ett par timmars resa kunde vi svänga upp på garageuppfarten hemma i Trollhättan - puh!

Bra bruksskick !?! Jag tackade min skapare att det inte blev någon USA-resa för att hämta bilen. Högst sannolikt hade jag då i alla fall inte kommit hem med någon Sonett.

Positiva överraskningar då? Motorn kändes och lät bra, det lilla jag kunnat trampa på gaspedalen hittills. Un-

der huven hittade jag också en Weber 32/36 DGAV och brytarlöst tändsystem. 4-bultsfälgar och bromssystemet bekräftade att hjulupphängningarna var från Saab Sport eller Monte Carlo som det hette över there. Golvväxel från Sonett III (det hade jag i och för sig sett på bild tidigare) och stolarna med hög rygg och integrerade nackskydd från M/69. Hjulen var 5,5" Alfälgar med 195/60x15" BF Goodrich. Lite trångt i hjulhusen bak. Bilstein stötdämpare. En liten träratt trivs jag med (med Saabs Nardikopia hade jag inte kommit ned bakom ratten).

Mer negativa överraskningar dök upp efter hand. På fästbultarna för kullederna i svängarmarna var muttrarna bara äntrade för hand! Luftfiltret är festsatt på förgasaren med fyra muttrar som sitter på insidan av filterkassetten. När jag lyfte på luftfilterlocket fanns bara tre av muttrarna och

två andra var lösa. Det var oroande, enda vägen för denna mutter att ta sig ut var via förgasaren – insuget – motorn – avgassystemet. Jag fick hoppas att det handlade om monteringslarv även här, men jag kollade ändå för ordnings skull med en magnetsond i insugningskanalerna. Motorn kändes ju frisk på alla sätt. Bakrutan hade tre rejäla sprickor längs hela rutan och takklädseln började vittra sönder. Bilens fick stå ute några dagar och vid regnväder märkte jag att det läckte in vatten. En dag såg jag en lös plåtbit hänga ned i bakre delen av höger tröskelplåt. Närmare undersökning visade att det var stödplåten för domkraften, plåten runt om var upprostad. Hela yttre tröskelplåten var genomrostad på flera ställen. Även vänster yttre tröskelplåt hade genomrostningar liksom batterilådan i bakre golvet. NO RUST hade det hetat.

Fortsättning i nästa nummer.



Träratt, golvväxel och en extra kupefläkt.

Son 1 på vinterutställning

Torsten Åman



Automobilsällskapet i Nyköping är nog en av Sveriges mest aktiva veteranbilkлубbar. På sommaren arrangerar man (i år för 26:e året!) de otroligt populära hamnkvällarna som samlar uppemot 250 bilar och 5000 besökare varje onsdag. Man ordnar utflykter och resor till bilmuseer runt om i Europa och naturligtvis kör man traditionsenligt varje år familjerallt Gästabudsrundan på Mors dag.

Allt pådrivet av en entusiastisk och iderik styrelse under ledning av Urban Nyblom.

Och varför skulle man gå i ide på vintern? När Nyköpings nya köpcentrum Pål Ljungs Hage kunde erbjuda en stor

tom affärslokal slog man till och byggde upp ett litet vintermuseum. Tillsammans med det som är kvar av Saab Automobile – Saab Parts AB – gjorde man en snygg exponering av både bilar, motorcyklar och mopeder. Att tyngdpunkten på bilsidan kom att hamna på Saab var inte så konstigt, men här finns också Morgan, Alfa Romeo, MG och Auto Union med flera utställda. Plus en inte föraktlig samling tidstypiska leksaker från bland annat Brio. Varannan lördag håller man öppet och man har räknat in över 1000 besökare under en dag!

Utställningen pågår t o m april – sedan är det dags att låta veteranerna rulla igen!

2012 - rekordår för kulturarvet, men hoten består

Jan Tägt, generalsekreterare. Saxat från MHRF:s På Gång 4-12

Under 2012 har den fordonshistoriska rörelsen synliggjorts som aldrig förr. Bland annat har riksdagspolitiker, utskott, statsråd och lokalpolitiker bidragit med många positiva inspel.

Samma positiva tongångar har hörts i specialpress, dagspress, i radio och TV där många enskilda evenemang lyfts fram liksom sakfrågor, framförallt den om uttjänta bilar.

Saabmuseet i Trollhättan räddades genom gemensamma krafter. Bussarna och även Teknikland i Östersund synes gå en positiv framtid tillmötes efter många svåra turer. Lokala föreningars engagemang har uppmärksammats där Sala Motorcirkus är det senaste exemplet på att det kulturarv som civilsamhället och enskilda verkar för att bevara uppskattas långt utanför den inre kretsen.

Motorhistoriska Dagen firades över hela landet den 6 juni med hundratalet evenemang och Transportstyrelsen har upphört med den så kallade obrutna fångeskedjan. På Motorhistoriska Riksförbundet har samarbetet med andra organisationer under året fördjupats. Dialog förs alltmer frekvent med exempelvis AACCS, KAK, SFRO, SMC och Bilspportförbundet liksom med de som verkar för att bevara övrigt mobilt kulturarv till havs, i luften, på räls eller på väg. Dialogen med Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd har skapat nya kontaktytor med arbetslivsmuseerna.

MHRF har under året initierat projektet Svenskt Motorhistoriskt Arkiv och FIVA har öppnat dörren för att få vårt rullande museum in i UNESCO genom antagandet av Charta of Turin på årets generalförsamling i München. Framtiden är här, leve gårdagen! Men....

Hoten består. Trots alla dessa positiva händelser under året fortsätter de allvarliga hoten mot bevarandet av kulturarvet. Som exempel har vi Naturvårdsverkets utredning om uttjänta bilar och EU-kommissionens förslag till ny förordning avseende kontrollbesiktning. Transportstyrelsen fortsätter att kräva in äldre originaldokument väl medvetna om Riksarkivets krav på att de ska destrueras, och en ansökan om ursprungskontroll av femtio godkänns inte, ofta på grund av felaktigheter som äldre myndigheter begått.

Engagemang från enskilda och föreningar tillsammans med intresseorganisationernas arbete är därför fortsatt en förutsättning för gårdagens fordon på morgondagens vägar.

Visthusgatans veteranbilar

Jan-David Skavén

Johan Schemat i Västerås berättade för oss att Mats Tiderman, foto och Björn Meyer som skriver kommer att publicera ett reportage om Visthusgatans veteranbilar i Classic Motor under 2013. En av bilderna från träffen på Johans Sonett II V4

hamnar för övrigt i Classic Motors kalender för 2013, närmare bestämt i oktober. I samband med träffen tog Johan dessa bilder som vi gärna visar er. Vädret var väl inte det bästa men det hindrade inte ägarna att visa sina fordon.



Åke Larsson i Vittsjö önskar alla ett gott nytt Sonettår 2013 med denna bild som är tagen på Ljungbyhed.



Bredvid Åkes Sonett står en annan klassiker, nämligen en MFI 9B. Helt enkelt två lättviktsprodukter med tyngd!

En bild från Midnattssolsrallyt 2012

Jan-David Skavén



Håkan Johansson från Hässelby utanför Stockholm sände mig en bild från målgången av Midnattssolsrallyt 2012. Han tyckte det var otroligt

roligt. Vi hoppas att Håkan skriver en artikel till Sonettvärlden om såväl sin Sonett II V4 från 1968 som om intrycken från rallyt.

Tack för vinterbilderna!

Jan-David Skavén

I förra numret bad vi om vinterbilder och glädjande nog fick vi det från flera medlemmar. En av dem ser ni på omslaget till detta nummer. Andra kommer vi allteftersom att visa i Sonettvärlden men av naturliga skäl företrädesvis just på vintern. Med andra ord, ha tålamod så kommer er insända bild i tryck, det kommer fler vintrar. Förresten, än är det inte för sent att sända in vinterbilder så har ni några nytagna från den här vintern eller tidigare så är vi glada att få dem till tidningens adress. Gärna med några rader om var/när det togs.



SAAB FESTIVALEN 2013 - En festival i Saab Sport & Rally-anda

Arbetet med Saabfestivalen 2013 pågår nu för fullt och vi är glada att kunna tillkännage årets festivaltema, som kommer att vara Saab Sport & Rally!

Minns du den brandgula trimkatalogen till Saab V4 från 70-talet? Vare sig du byggde en bil för tävlingsbruk, eller monterade 2-tumssystem och dekaltrimmade vardagsbilen för att efterlikna de tävlingsbilar Stig Blomqvist, Per Eklund eller Simo Lampinen körde, så var det i Saab Sport & Rally-sortimentet hos din lokala Saabåterförsäljare du hittade delarna som satte personlig prägel på din Saab.

Saab Sport & Rallytemat passar såväl den klassiska trimskolan (med kamaxlar, förgasare, planade toppar osv) som den nya generationens prestandaförbättringar för t.ex Saab 9-3 och 9-5 i form av större turboaggregat, mjukvaruuppdateringar, 3-tums avgassystem mm.

Vad har du gjort för att sätta personlig prägel på just din Saab? Kom och visa oss på Saabfestivalen 2013!

/Festivalkommittén <http://www.saabfestival.se>


Saab Car Museum



Saab Turbo Club


CLUB
SONETT
SWEDEN


ANA

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!

Åter i lager • In stock again • Åter i lager



Gummibricka, Art 7401458

Pris 76:-/st, plus frakt.

Rubber washer, Art 7401458

Price 76 SEK/each, plus freight.

Tröskelplåt, art 7416928 och 7416936.

Pris 450 :-, plus frakt.

Door sill plate, art 7416928 and 7416936.

Price 450 SEK, plus freight.



Åter i lager • In stock again • Åter i lager

Somrarna med Gittan

del 2

Mattias Arvidsson



Efter renoveringen av fönsterhissarna och byte av passagerardörrlåset följde en tid av nöjesåkning utan dörrklädsel. Masoniten i dörrklädseln hade blivit vattenskadad och slagit sig så jag ville renovera denna innan återmontering. Inte för att klädseln bidrar till att sänka bullret i kupén något men den gör i alla fall sitt för trivseln. Visst är Sonetten en sportbil men någon tävlingsbil är inte min Sonett Gittan, så jag känner inget behov av att minska vikten. Dessutom känns hon mer krocksäker med klädseln. Konstigt vad 2mm masonit kan göra för känslan! De två millimetrarna skulle visa sig att vara ett problem. All masonit som finns hos de större bygghandlarna är 3mm och tillsammans med klädseln är det för tjockt för falsen som klädseln ska skjutas ned i. Jag fick tips från en klubbmedlem som hade fått tag i masonit från en möbeltapetsare. Tyvärr har jag ingen sådan i närheten så jag sköt på problemet. Under tiden var det dags för Eskilstuna veterandag.

Elfel

Dagen för detta evenemang var en strålande sommardag så det kändes fint att svänga ut från Kungsängen. Eftersom

jag aldrig hade besökt veterandagen tidigare hade jag ingen aning om hur välbesökt den var - Åtminstone denna varma sommardag. Lite väl varmt i kupén på en Sonett och lite väl varmt för motortemperaturen. Kön ringlade sig långsamt framåt och motortemperaturen bara steg trots att jag satte på full värme på ventilationen. Till slut var jag tvungen att stänga av motorn när kön stod stilla. Då uppstod nästa problem - Gittan vägrade starta. Nu kunde jag inte ens följa den långsamt krypande raden av bilar. Jag slog en signal till en bekant som befann sig längre bak i kön. Efter lite tips så hostade vi igång igen och kunde sedan ta oss ända till infarten till området där vi möttes av en man från

Eskilstuna veterandag,



SSK. De saknade en Sonett bland bilarna från SSK så vi lotsades fram till deras plats.

När det var dags att bryta upp och åka hemåt var det dags för problem igen - Helljuset gick inte att blända av. Mystiskt! På väg ut från området upptäckte jag också att bara höger blinkers fungerade. Jag stannade till för att felsöka och hittade snabbt orsaken. Några kablar hade hakat i rattstången när jag backade in på SSK:s parkering och slitits av. Plötsligt gick det upp för mig vad gardinsnodden som hade suttit spänd under instrumentpanelen hade haft för funktion - den hade hindrat kablarna från att haka i rattstången. Resultatet var nu att helljuset inte gick att blända av samt att



Kablar

vänster blinkers och signalhornet inte fungerade. Det kändes sådär att åka hem från Eskilstuna på parkeringsljus och utan blinkers. Nu hade jag fått en sak till att laga.

Containerfynd

Medan jag letade efter 2 mm tjock masonit hade jag tagit loss klädseln

från de vattenskadade dörrsidorna och skaffat korta häftklamrar att sätta dit den med igen. Alltså återstod bara själva grunden. Vid ett besök på den lokala återvinningsstationen fick jag syn på baksidan av en garderob. Masoniten verkade vara lite tunnare än 3 mm. Jag förklarade för personalen att det var svårt att få tag i tunn masonit som jag behövde för renovering av en veteranbil och jag fick tillåtelse att fiska upp skivan ur containern om jag lovade att visa resultatet. Med rätt material och de gamla dörrsidorna som malrar var det en smal sak att säga till nya dörrsidor som jag häftade fast den gamla klädseln på. Den raka fina masoniten passade perfekt i falsarna på dörrarna och det behövdes inga skruvar för att hålla dörrsidorna på plats. Redan följande dag kunde jag åka tillbaka till återvinningscentralen för att förevisa resultatet. Det blev lite uppståndelse när en Saab Sonett mullrade in och givetvis fick jag höra Rolf Wesenlund citeras.

Kabelproblem

Det hade blivit dags att åtgärda de avslitna kablarna från Eskilstuna veterandag. Alla utom en gick att åtgärda enkelt men den sista hade slitits av mitt på och behövde ersättas. Jag hade förstås kunnat ta vilken kabel som helst men eftersom originalet var vitt ville jag gärna ha en ny vit. Dessutom fick den inte vara för tjock för att få plats i ratttröret och måste vara extra fintrådig för flexibiliteten. Självklart var detta inte någon standardkabel som fanns hos Mekonomen men

en god vän kunde hjälpa mig med en stump. Det var trångt att få igen kabeln i rattroret men med lite Yes som glidmedel gick det bra. Med den nya kabeln fungerade allt som det skulle igen. Nu var det bara att åka!

En olycka kommer sällan ensam

Med dörrklädsel på plats och elproblemen åtgärdade gav jag mig ut på vägen igen men jag kom inte långt innan avgasljudet blev mycket högt. Högre än ett härligt muller. Jag kunde snabbt konstatera att avgasröret hade gått av på vänster sida vid den främre ljuddämparen. Tur att klubben har avgassystem i lager och att Per - vår reservdelsman - är snabb att le-



Den nya dörrsidan

verera. Efter några dagar kunde jag hämta en ny ljuddämpare hos det lokala postombudet. Nu skulle jag bara göra ett snabbt byte innan Gittan var på vägen igen. Trodde jag.

Om ljuddämparbytet och andra saker berättar jag vid ett senare tillfälle.

Nu kan man ansöka om MHRF-försäkring digitalt

Malin Blomquist, kanslisekreterare MHRF. Saxat från MHRF:s På Gång 4-12 Numera kan man som medlem i en MHRF-ansluten klubb ansöka om en MHRF-försäkring digitalt via hemsidan.

Kunderna har efterfrågat smidigare alternativ till att skicka in sina försäkringsansökningar på papper. Utöver att som tidigare ansöka på papper genom den vanliga postgången kan man nu ansöka direkt via MHRF:s hemsida, www.mhrf.se/forsakring.

Handläggningstiden, från ansökan till tecknad försäkring, beräknas genom den nya rutinen minska väsentligt. Oavsett hur man väljer att ansöka kvarstår momentet att fordonet måste besiktigas av en besiktningsman från MHRF-försäkringen, om så valt försäkringsalternativ kräver detta. Läs mer om den nya rutinen på vår hemsida:

www.mhrf.se/digital_forsakringsansokan.

För mer information kontakta Jan Seglert, handläggare på MHRF-försäkringen. Tfn: 08-32 03 54

E-post: jan.seglert@mhrf.se



Saab Owners Conver

Johnny Johansson fick ett brev från vår medlem Tom Lindow i USA. Han skickade några bilder från Saab Owners Convention i USA i augusti 2011. Tom skriver inget om respektive bild

men vi vill gärna visa er dem i alla fall. Saabintresset blomstrar överallt även om inte Saab som företag gör det för närvarande.



ntion i USA



Antalet medlemmar och Sonetter i Club Sonett Sweden

Med hänvisning till Bosse Porsheds artikel i nummer 4/12 så vill gärna vår kassör, Johnny Johansson informera om det aktuella läget i december 2012: Club Sonett Sweden har 297 svenska medlemmar som äger 268 Sonetter samt 88 utländska medlemmar som äger 94 Sonetter. Totalt 385 medlemmar som äger 362 Sonetter. Extra intressant att notera är att medlemmarna utomlands äger fler Sonetter än de själva är till antalet; det är entusiasm det!

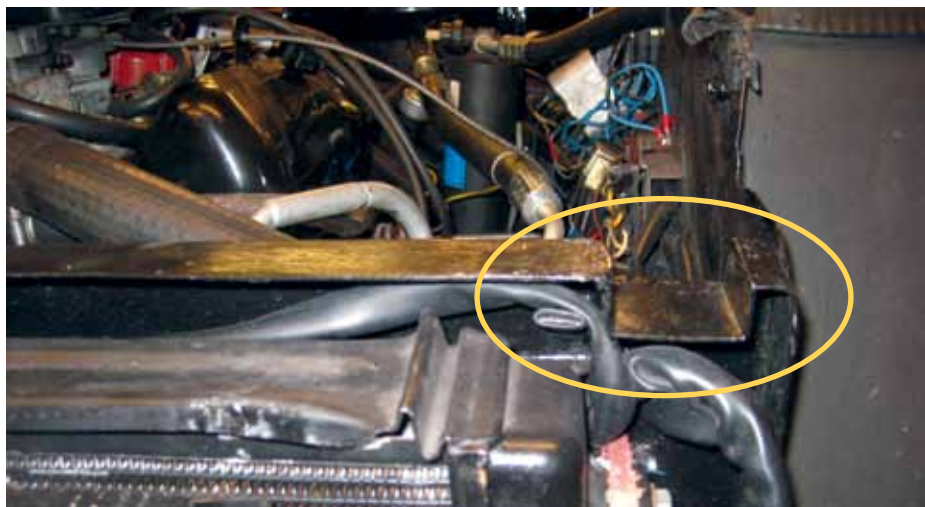
Ta bort huven enklare på Sonett III

Göran Gustafson

Så här har Göran underlättat när han tar bort huven på sin Sonett III. Vi vill betona att det är hans lösning och att den innebär att man går ifrån originalutförandet (redaktören).

Varje gång jag tagit av främre delen av karossen har det alltid varit problem

med reglaget för strålkastaren. Förra vintern gjorde jag en modifiering på den främre övre balken, se markeringen på bilden. Nu går det mycket lättare att ta av och sätta på främre karossen. Se bilden som förklarar hur jag gjort.



Reservera lördagen den 25 maj...

...för vårt kombinerade vår- och årsmöte i Norrtäljetrakten!

En fyllig kallelse kommer i nummer 2, 2013 av Sonettvärlden samt på vår hemsida www.sonettclub.se

Super Saaben

Artikeln är hämtad från
nummer 6, 2012
av Klassiska Bilar
och är skriven
av Mikael Stjerna,
foto Glenn Lindberg
och publiceras med
deras tillstånd.



Förväntningarna var stora på den lilla racerbilen. Med hårdtrimmad motor och aluminiumram skulle Sonett sopa banan med konkurrenterna. Men trots succédebut på Stockholms bilsalong 1956 gjordes Sonett I bara i sex exemplar.

Projektet var hemligare än något annat. Därför gick det inte att bygga sportbilen på fabriken, i stället hyrde man en lada i Åsaka några mil utanför Trollhättan. Fem personer hade gett ett tysthetslöfte och tog sedan fram bilen som skulle bli 50-tallets största svenska överraskning i bilvärlden.

Bygget startade runt påsk 1955 och några månader senare var den lätta grundkonstruktion klar. Lådramen är byggd av aluminium och väger endast 71 kilo.

Det hemliga gänget som jobbade i ladan med ogenomskinliga fönsterrutor tog ut bilen någon enstaka gång på

natten för en provtur. Utan vare sig kaross eller strålkastare. Några bybor i Åsaka måste ha undrat vad det var för racer som osynlig dånade runt i bygden nattetid.

Att arbetet kunde gå så snabbt är snudd på obegripligt. Resurserna var begränsade och arbetsunderlaget minimalt. Mycket hängde på herrarnas uppfinningsrikedom.

I slipdammet, i en gammal lada med två arbetsbord – ett för chassit och ett för karossen – var det nog svårt att föreställa sig att bilen ett år senare skulle vara dragplåstret på Stockholms bilsalong och senare göra succé i New York.



Den är rasande rolig att köra, Saab 94, även i Trollhättan. Men jag kan erkänna att jag hade hellre bränt ut ur Brescia efter starten i Mille Miglia 1989.

Projektet hade inte kommit till alls om det inte varit för Rolf Melde, Saabs legendariska ingenjör som senare blev teknisk direktör.

Inspirerad av framgångarna i vintertävlingen Rikspokalen började Rolf Melde drömma om större segrar. Men med de bilarna som rullade av bandet i Trollhättan var det omöjligt.

Då föddes idén att göra en renodlad sportbil, en "enkel men attraktiv tvåsitsare till ett relativt lågt pris" med Meldes egna ord.

Melde fick med sig några kollegor på fabriken i Trollhättan och tillsammans arbetade man fram en skiss på det nya underverket. Den första designen lär vara Rolf Meldes egen skapelse, en skiss som sedan förskönades och detaljputsades av Saabs egen design-guru Sixten Sason. Projektet fick namnet Saab 94, eftersom det följde på den vanliga Saab 93.

Bygget fick inte kosta för mycket pengar, därför användes till stor del mekaniken från Saab 93. Hjulupphängningar, motor och växellåda är standard Saab-delar, men monterade på nytt sätt.

Man har till exempel vänt på motor och växellåda, motorn sitter alltså bakom framaxeln för att viktfordelningen ska bli optimal. Betydligt bättre än på Saab 93, som har motorn framför framaxeln. En annan fördel var att fronten kunde göras låg eftersom växellådan sitter längst fram.

Installationen förutsatte att vevaxeln roterar i en annan riktning än normalt, vilket inte är några problem i en tvåtaktsmotor. Bosch fick i uppdrag att modifiera tändfordelare, startmotor och generator. Däremot oroade man sig för växellådans hållbarhet. Skulle växellådans lager hålla för de ändrade belastningarna? Praktis-



Interiören är välgjord. Dynorna ser bekväma ut, men tas med fördel bort, annars sitter man för högt.



Den spegelvända växellådan tar en stund att vänja sig vid, men sedan fungerar den galant. Locket på höger sida döljer backväxeln.



Stående pedalställ och nitad durk. Mattor kan inte göra något för att dölja dånet från en ursinnig trepip på 748 cc.



Mätaren är måttfull. I broschyren angavs "toppfart 200 km/h". Varvräknaren ska hållas över 3000 varv.

ka tester genomfördes med en vanlig Saab 93 där motorn hade vänd rotationsriktning, och således tre backväxlar och en framåtväxel. En provförare fick köra baklänges i cirklar på ett flygfält tills han inte orkade längre. Grejerna höll!

Ratten sattes på höger sida, racingpositionen eftersom banracing körs medurs i Europa. Då ger högersits en viktördel och dessutom bättre sikt i kurvan.

Om det verkligen var detta som var orsaken är dock oklart. Lars-Olov Olsson, utprovningssingenjör och projektledare i Åsaka, menar att rattplaceringen i huvudsak är en följd av att motorn hade vänts. Om detta skriver Lars-Olov Olsson i en krönika för Saabveteranerna.

"Att bilen blev högerstyrd var en följd av att motoraggregatet vänts. Till vänster kolliderade rattstängens med



Avgasröret, som saknar ljuddämpare, är draget på höger sida. Flänsarna leder ut värmen och får bilen samtidigt att se riktigt sportigt ut.



Extra tändstift sitter på en träplatta i motorrummet. Bra att ha torrt byte med sig när man är på tur.



För att hastighetsmätaren ska gå åt rätt håll fick "gubbarna i ladan" konstruera ett litet växelhuis som sitter alldeles bakom instrumentet.



Växellänkaget är draget genom höger framskärm för att så småningom nå fram till växellådan längst fram i nosen. Trots alla led oväntat distinkt.

förgasare och generator, och styrväxeln fick inte heller plats på grund av kopplingshuset.

Den öppna karossen skulle göras i plast. En plugg i gips gjordes för hand i ladan av Sven Fredriksson, modellsnickare på Saab samt Elis Olsson, egentligen taxiförare men också duktig snickare och son till bonden som ägde ladan.

När gipskarossen var klar beströks den med ett släppmedel som sedan täcktes med ett ytskikt och glasfiberväv. Tekniken var helt ny i Sverige och en amerikan fick komma till Sverige

för att visa männen i ladan hur arbetet skulle gå till.

Av gipsformen fick man en negativ avgjutning som riktiga karosser sedan tillverkades av. Lars-Olov Olsson minns hur det höll på att gå på tok.

"Då avgjutningen skulle avlägsnas från gipspluggen visade det sig att vi använt för sparsamt med släppmedel och det var omöjligt att få loss plastskalet utan att delvis förstöra gipset. Jag minns Svens frustration när han var tvungen förstöra månaders arbete", noterar Lars-Olov Olsson.

Fortsättning i nästa nummer.

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Helsingborgs Dagblad

Anders Pettersson i Jönköping är som vanligt uppmärksam när media skriver om Saab Sonett. Därför sände han mig ett trevligt klipp från den 12 maj med rubriken "Motorprins, rallykung och Saab Sonett". Vi citerar från artikeln skriven av Ulf Kristiansson och med foto av Stefan Ed som även har haft vänligheten att förse oss med originalbilderna: "När portarna öppnas till Sofiero Classic på söndag är en 46-årig mycket speciell racingbil ett av dragplåstren. Bland annat misslyckades den i sitt enda lopp. – Den gick som tusan, vi körde ifrån Porscharna, berättar Erik Carlsson "På taket". Han pratar om den silverfärgade Saab Sonett som står parkerad



framför slottet på Sofiero. Tanken var att han och hustrun Pat Moss skulle göra tävlingssuccé med Saab Sonett 1966 och därmed bädda för en försäljningsframgång för modellen.

Men redan i första loppet gick det snett, bilarna kom aldrig i mål. Jag vet faktiskt inte vad som hände, berättar Erik Carlsson idag. Det spekulerades om sabotage, men det tror inte Erik Carlsson på. Efter misslyckandet "försvann" bilen han körde men för tre år sedan fick Saabentusiasten Sverker Dahl korn på den och nu är den som ny.

– Den var i ett miserabelt skick, men med god hjälp av olika människor har jag lyckats få ordning på den, säger Sverker Dahl nöjt och visar för säkerhets skull att bilen fungerar genom att köra ett varv i parken. Det karaktäristiska tvåtaktsljudet bryter tystnaden i parken och Erik får något drömskt i blicken.

– Fan va fint det låter...

Nostalgia

Bernt Larsson med svensk hemvist i Ägersgöl/Hult i Småland sände mig



ett klipp från nummer 7/12 av Nostalgia. Den handlar om samma träff som klippet från Helsingborgs Dagblad, alltså Sofiero Classic. Texten under bilden var: "Frågan är vem som var gladast: Erik Carlsson "på taket", Lars Smedström eller Sverker Dahl. Sverker kunde premiärvisa sin alldeles nyrenoverade Saab Sonett, en bil som Erik körde Rallye des Alpes med 1966 och som Lars senare tävlade med i många år. Sverker fick Nostalgias hederspris för att ha väckt bilen till liv igen."

Eskilstunakuriren

I april hade Eskilstunakurirens motorbilaga med ett dubbeluppslag från det räddade Saabmuseet. Den initerade artikeln av Torbjörn Lundgren berättar på ett korrekt sätt om räddningen av museet, något vi inte ska återupprepa här då vi redan berättat om det i Sonettvärlden. Men lite



historik om museet kanske kan vara av intresse? Det grundades 1975 av bland annat dåvarande besökschefen vid Saab, Albert Trommer. Den första lokalen var i källaren på den lokala Saab-ANA-återförsäljaren. Man bytte lokal till Nohabs f.d. lokfabrik 1987 och har ett bilbestånd på mer än 120 bilar förutom motorer och annan rekvisita. Bilder visas på såväl en gul Sonett III som inredningen i den vita Sonett I:an och den röda inredningen föll uppenbarligen Torbjörn i smaken, (se sidan 29). Den



största bilden visade personer som är nyckelpersoner för Saabmuseets framtid. Kommunalrådet Paul Åkerström syns ej på bilden, det gör däremot Tore Helmersson, VD Innovatum, Peter Eriksson, oppositionsråd, Margaretha Hallin, VD Innovatum Science Center och Peter Bäckström, chef Saabmuseet. Ett namn till ska vi nämna och det är Johan Brusewitz som försåg mig med denna trevliga artikel.

Oldtimer Praxis

I majnumret av Oldtimer Praxis fann Bernd Schubert från Nürnberg i Tysk-



land denna tävlande Sonett III:a från 1971. Det var Walter Smolej som tävlade i "Vorderpfalz Classic Berg Festival", en jubileumstävling för att fira att ursprungstävlingen Rallye Vorderpfalz började 1962. Då gick det undan och var en riktig tävling, nu gick det betydligt lugnare för de totalt 62 deltagande fordonen. För övrigt så har Walter Smolej vunnit den ursprungliga tävlingen 1974 och 1975, dock framgick det inte av artikeln vad han körde då.

Classic Motor

Arne Höglund från Trollhättan sände mig ett klipp från Classic Motor nr 1 2013 för med den följde Classic



Motors kalender för 2013. Där har man vikt oktober månad för Saab 97 Sonett med en fartfylld bild tagen av Björn Tiedemann på en röd Sonett II V4. Ser man noga på bilden kan man se att bilen ägs av en medlem i Club Sonett Sweden, se den lilla rutan vid backspeglarna. Vi kan berätta att ägaren heter Johan Schemat från Västerås. Johan berättade i ett mail att "bilden togs i oktober i år när Classic Motors var hos oss på Vallby (Västerås) och gjorde ett reportage om alla veteranbilar som finns på Visthusgatan (och det är en hel del)". Ett lite djupare reportage om Johans Sonett kommer under 2013 i Classic Motor.

Bildtexten har följande ordalydelse: "Säg Saab 97 och de initierade vet precis. Säg Saab Sonett och alla är med på noterna. Första Sonetterna kom 1966 (undantaget de få öppna femtiotalsbilarna) och hade då tvåtaktsmotorn som varit Saabs signum sedan start. Men tiden hade sprungit ifrån tvåtakten så snart fick Sonett V4:an från Ford. En sådan ser vi ovan, titta noga för bara drygt 1600 bilar byggdes. Långt fler dock än Sonett med tvåtakt, där snackar vi några hundra." Som Arne mycket riktigt nämner så

förbigår man helt Sonett III, det hade ju varit mer korrekt att nämna den med. För övrigt tipsade även Göran Sundin och Johan Schemat om samma klipp men det gör absolut ingenting, hellre flera gånger för mycket än för litet.

Sydsvenskan

I nummer 2/12 av Sonettvärlden så hade vi med ett klipp från Aftenposten om Henrik Thor-Larsen, ni vet han med äggstolen men också den som tillverkade Sonettens stolar. Den 4 juni var det dags igen, men denna gång i Sydsvenskan vilket Thorbjörn Brännström uppmärksammade. Vi citerar några rader från artikeln:

” – Jag hade alltid velat bygga en egen bil. Och lyckades komma över ett chassi till en Porsche i Stockholm.

Den fick en kaross i plast, och sedan ställde Henrik Thor-Larsen upp med hemmabygget i flera rallyn. Andra förare blev så förtjusta i hans sätten att han började få beställningar.”

Så fortsätter artikeln: ”Henrik Thor-Larsen hyrde en liten hobbylokal i gamla Lugnet, där han tillverkade bilstolar på fritiden. Flygplanskonstruktören Björn Andreasson råkade få syn på hans bil och beställde två säten. Andreasson höll då på att rita Sonetten, Saabs nya sportbil.

– Sedan la Saab in en order värd 1,3 miljoner kronor. En enorm summa på den tiden.

Hobbylokalen räckte inte längre till. Han hyrde en före detta hundkennel i Tottarp, som byggdes om till möbel-

fabrik. Ett antal duktiga möbелhantverkare anställdes.

– Det kom nya beställningar hela tiden i tio år. Vi var tjugofyra man som mest.

Saab gjorde dock ett uppehåll för modellbyte i mitten av 60-talet.”

Tilläggsas bör dock, att det inte var Björn Andreasson som ritade Sonetten, men han var en mycket skicklig konstruktör.

Göteborgsposten

Björn Åberg som är en flitig bidragsgivare till denna spalt sände mig ett klipp från Göteborgs-Posten 3 juli. Det var egentligen ingen artikel utan snarare en notis, så det får bli en notis om notisen. Tidningen tog nämligen upp vad som hänt just den 3 juli från 1906 och framåt. Ja, inom parentes så sågs då herrar och damer bada tillsammans vid badorten Mölle, vilket gav upphov till upprörda känslor. Men vi går raskt vidare till 1966, för då stod det att ”en Saab Sonett II kostar cirka 20000 kronor, en Volvo 144 kostar mellan 19 300 och 21 000 kronor”.

Klassiska Bilar

Teknikens Värld ger ut en tidning som heter Klassiska Bilar. I nummer 6 från 2012 så hade Mikael Stjerna skrivit en initierad artikel med rubriken ”Super Saaben”. Redan på framsidan på tidningen kunde man se vilken bil det handlade om, nämligen Saab Sonett I med underrubriken ”Superhemliga projektet som bara ledde till sex bilar.” Artikeln är kunnigt skriven och dessutom lång, hela åtta sidor, så man får en mycket god in-



blick i bakgrunden till varför den skapades på femtiotalet och sedan förstås en hel del om tekniken i bilen. Många bilder av Glenn Lindberg illustrerar artikeln och eftersom Mikael dessutom genom museichefen Peter Bäckströms försorg får möjlighet att provköra den allra första vita Sonetten som står på museet så får vi även ta del av körupplevelsen och det var en positiv sådan. Den utförliga artikeln som till och med har med några av originalritningarna till Sonetten kompletteras även med var de sex bilarna finns idag och vilka som äger dem. Vi börjar publicera artikeln i detta nummer av Sonettvärlden och tackar i mellantiden vår flitige bidragsgivare Anders Petterson i Jönköping för att han sände mig klippet.

Tack även till er andra som bidrar till denna spalt, det är verkligen uppskattat!



Bilder från förr

- tema Saab Sonett II



Lasse Lönndahl poserar 1966 vid sin Sonett 1966, chassienummer 016. Bilden till höger, samma bil och samma Lasse, året 1989, i Odensbacken.



Pat Moss Sonett II, iordninggjord för Coupe des Alpes. Till höger, Pat Moss vid starten för Coupes des Alpes 1966. Motorn var trimmad till 93 hästar men det hjälpte inte, hon och maken Erik bröt rallyt!

Saab Sonett 2-takt

Vår medlem David Nameris gula tvåtaktssonett står bredvid en minst lika gul Tiger Moth.

