

SONETT

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –

världen

🌿 🌿 🌿 **CSS 30 år** 🌿 🌿 🌿



- Från FoMoCo till Weber
- Slingerbulten – en tur på Södertörn
- En dag på Sonettfabriken
- Medlemsmatrikel

1
2011



Från ordförandens skrivbord



Hej mitt i vintern, hoppas att Ni alla fått en välförtjänt vila under julledigheten. Vi i styrelsen för CSS håller som bäst på med planeringen för årets träffar. Jo det är rätt med träffar för vi planerar nämligen två stycken under 2011. Det finns goda skäl, hela trettio stycken. CSS firar sitt trettioårsjubileum under 2011 och det kommer vi att uppmärksamma på fler sätt. Jag kan avslöja så mycket att en träff kommer att äga rum i trakterna av Uppsala den 3:e september med ett spännande program. Självklart kommer vi ha vårträffen också, den planeras till 5:e juni och mycket troligt i Trollhättan. Vi kommer att återkomma med alla detaljer så fort dessa är spikade. Trettio år är en lång tid, det håller nog de flesta med om men frågan är om någon som var med då förutspådde att klubben skulle fortleva så pass länge. Min gissning är att man då som nu tar ett år i sänder. Under 2010 har styrelsen fått en ny sammansättning och den fungerar lika bra som den förra vilket är mycket positivt.

Vi har under förra året också köpt en del udda delar till reservdelslagret. Kanske inte udda som delar betraktat men några storsäljare blir det nog inte, det handlar mycket om karosseridelar. Varför gör vi så? Man kan se förvaltningen av reservdelar på flera sätt. Enkla sättet är strikt affärsmässigt, det som roterar rimligt fort ska köpas in och sedan säljas. Andra sättet är mer känslomässigt, men att efter rimlig förmåga försöka bevara även udda delar till en Sonett bör också vara en uppgift för CSS. Någon kanske tackar oss om ytterligare trettio år när det visar sig finnas en instrumentbräda i lager, om än skamfilad. Vi har också avstått från erbjudanden där insatsen helt enkelt varit för hög, i både pengar och arbete. Under 2010 trycktes tidningens alla nummer i färg, vilket var avsikten och det tänker vi fortsätta med för det är så mycket bättre. Klubbens hemsida fick under senare delen av året ett nytt utseende där den nya logotypen sakta smögs in som ett litet test. Alla sakerna är också en liten markering inför trettioårsfirandet och jag hoppas verkligen att så många er som möjligt kan delta på träffarna. Väl mött i Trollhättan och Uppsala.

Michael Wethén



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

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:

Omslagsbilden för årets första nummer, som är det 120:e av Sonettvärlden sedan starten 1981, visar en ombyggd Sonett III:a som kallas Borut.

Styrelsen

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

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

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

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

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

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

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

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

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

Club Sonett Swedens hemsida
www.sonettclub.se

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av maj
Sista inlämningsdatum för manus-
skript och annonser, 27 mars

Från FoMoCo till Weber

Lennart Sahlén

Efter en längre tids gruvarbete och förberedelser så skulle det äntligen ske. Hade studerat Mats Jonssons artikel i Sonettvärlden Nr 3/2003 och Jan Davids artikel om renovering av förgasare så nu skulle även min Sonett få en ny inmatning till motorn. Den gamla var rätt sliten och behövde en rejäl översyn.

Hade samlat på mig en Solex 32/32 TDID med insugningsrör från en SAAB 96 1977. Tänkte att den skulle vara enkel att få igång eftersom den var i drift vid avställningen. Även en ny Weber 32/36 DGV 5A fanns i min ägo. Som Mats artikel beskrev så är Solex det sämre alternativet och dessutom skulle det vara svårare med utrymmet.

Efter mätningar och även prov med stängd huv så beslöt jag mig trots allt för att sätta in Solex eftersom jag såg en möjlighet att använda originalfiltret. Automatchoken togs bort och ersattes med manuell och som sagt den hade ju fungerat i en annan bil. Allt, insugningsrör, mellanfläns och förgasarkanaler med slangar för vevhusventilation, anslutning till fördelardosans vakuumblocka blev ju som tidigare. Sedan var det ju bara att vrida om nyckeln, trodde jag. Så småningom så tände den men stört omöjligt att justera ner tomgången, dessutom gick den inte rent. Ägnade en hel del tid åt studier av brytarspetsar, rotor och dess läge mot närmaste tänd-



Den nästan färdiga monteringen av Weber i motorrummet.

stift i dosan. Såg att brytaren öppnade (=gnista) efter att rotorn passerat tändstiftet. Märkte att en annan fördelare jag hade fungerade annorlunda (mera normalt med rotor pekande på tändstiftet när gnistan kom). Efter att jag försökt korrigera felet genom att lyfta upp fördelaren ur motorn och sätta ner den i ett annat läge på kamkugghjulet ett flertal gånger så insåg jag att det inte fanns några justeringsmöjligheter utan måste bero på fördelaren. Ringde Hans Eklund för konsultation och vi kom fram till att kåpa och fördelare måste vara "omaka par". Man kan ju tänka sig att ge-



Här ser man höjdskillnaden mellan FoMoCo originalförgasare och en Solex två-port, monterade på respektive insugningsrör.

nom att låta gnistan ha en längre väg i fördelaren att man får en effektivare gnista men det var inget som Hans hört talas om. Skall jag åka runt på en del andra Saabar för att se om så är fallet. Ställde in brytare och resten för nya startförsök men icke alls. Funderade på att sätta tillbaka gamla FoMoCo-förgasaren men då skulle jag behöva borra ut två bultar ur insugningsröret som rostade av för termostathusetts fäste. Beslöt att sätta in Weber på prov, trots att dess portar inte passar riktigt på mellanflänsen. Så småningom så satt den där med de nödvändiga slangarna anslutna och färdig för start. Ställde in tomgångsskruv och varvtal enligt rekommendation från Weber och så tände direkt och gick mycket lugnt, rent och lät i högsta grad att trivas. Ut på gatan och provkörde och upptäckte att gaspådraget uppförde sig konstigt men en annan vinkel på länkarna och en bättre retur fjäder gjorde underverk. Manuella choken var ingen sak att ordna, ny wire finns att köpa och håll i torpedväggen fanns redan, bara att fästa reglaget i instrumentbrädan i närheten av rattlåset.

Dags för vintergaragering

Eftersom säsongen i stort sett är slut så gav jag upp vidare prov utan beslutade att vintergaragera den på andra sidan staden. Färden dit förflöt angenämt och gav löfte om bättre gång på motorn nästa säsong. Får väl se om den är lika startvillig som tidigare år. Den står i vintergarage från november till april/maj med batteriet insatt men lossat på ena polen. Sedan på vårsidan så ansluts den igen, man vrider om nyckeln och den startar, vi får väl se om manuella choken är lika bra som gamla automaten.

Kvar att göra är en kontroll att gaspådraget öppnar för steg I och II på förgasaren eller om länkarna behöver en justering och ansluta slangen från ventilkåpan och kolkastern för tankens ventilation till insugningshalsen under filtret. Sedan är det ju problemet med fördelaren, om det finns ett svar, den har ju trots allt fungerat sedan 1986.

Hur fick den plats; ja det undrar alla? Weber med sportfiltret gav 10-13 mm fritt till huven, mätt med modellerna. Med Solex och Sonettfiltret med plåt-slageriarbete skulle det gå att få liknande mått. Även Weber kan anslutas till Sonettfiltret med en speciell plåt och lite kapning av förgasarens övre del för att få in tillräckligt med luft.

För att lösa kommande problem med brytarspetsar har jag skaffat en elektronisk brytare (Ignator) för 1200:-. Den tolererar lite större slitage på fördelaren. Har en bekant som har den på två av sina bilar, den ena med 6-volt-system och det blev en markant förbättring på båda.

Slingerbulten – en tur på Södertörn

Mattias Arvidsson



Den första lördagen i oktober var en strålande höstdag som tillbringades i Sonetten på slingriga vägar genom Södertörn. Det hela började med att en gammal vän bjöd på gräsänklingsafton. Hans hustru var bortrest över helgen och det var länge sedan vi hade setts utan familjer. Jag hade dessutom inte sett deras nya lägenhet och han hade aldrig åkt Sonett. Vädret var på vår sida hela dagen.

Min Sonett II V4, vid namn Gittan, startade snällt på förmiddagen då jag begav mig från Kungsängen in mot Stockholm.

Jag hade gott om tid för att hinna fram till avtalad tid så jag tog en tur upp mot Täby Kyrkby för att svänga in på Hagbyvägen. Det är en kort sträcka på dryga kilometern genom skogen men med många härliga kurvor och backar. Perfekt uppvärmning för en dag på kurviga vägar!

Jag parkerade senare inne vid Sankt Eriksplan för att hämta upp mitt rese-sällskap och vi grundade med en lätt lunch och fika. Därefter begav vi oss söderut efter tips om en slingrig väg i Tullingetrakten – Slingerbulten.

Sträckan ned till Tullinge var rena transportsträckan och väl där åkte vi ut till den gamla flygflottiljen, Södertörns flygflottilj F18, där mitt sällskap gjorde lumpen för 20 år sedan.

Hans gamla lucka fanns kvar men annars var det mesta annorlunda. Vid flottiljinfarten hade till och med ett vil-laområde vuxit upp.

Eftersom "Slingerbulten" inte är vägens officiella namn, och vi bara hade fått en vag beskrivning från MC-åkande vänner, åkte vi lite på chans när vi svängde söderut på Pålmalmsvägen. Den bjöd i alla fall på en del sköna kurvor men också en efterhängsen Volvo V40 som ville testa den gamla Saaben. Lite bredare däck än origi-

nalets 155:or hade inte skadat. I den första tvära kurvan - 90 grader vänster - fälldes kommentaren "vi kanske borde ha haft störtkrukor", samtidigt som däcken kved. Vi mötte några MC-åkare och anade att vi var i rätt trakt. Efter dryga halvmilen kom vi till ett T-kors. Nu var det ingen tvekan om att vi hade kommit rätt. Flera MC-åkare i lite för hög fart, enligt gällande hastighetsbegränsning, vittnade om att detta var "Slingerbulten".

Vägen heter egentligen Södertäljevägen, länsväg 257, och sträckan som kallas "Slingerbulten" går mellan Rosenhill och Tungelsta. Tyvärr skadas och omkommer ett antal MC-åkare varje år på detta vägvagnsnitt men det är lätt att förstå varför det är så populärt att åka där – vägen är både kurvig och kuperad och ett riktigt nöje att köra, särskilt bakom ratten i en Sonett.

Vi tog vänster in på vägen och blev omkörda av flera MC-åkare trots att vi höll god fart genom kurvorna. Efter ytterligare en halvmil kom vi fram till Rosenhill. Här ligger ett fik strategiskt placerat så att man kan ta en fika och snacka lite innan man åker samma väg tillbaka. En solig höstdag som denna var det fullt med MC:s på parkeringen men bara en Sonett. Vi fick en plats ute i solen och njöt av kaffe och säsongens sista (?) glass.

Efter paus och förarbyte åkte vi inte tillbaka utan fortsatte söderut längs Nynäsvägen, länsväg 225, via Stora Vika och Tottnäsbron till Ankarudden på södra Torö. Härifrån går det att ta turbotill Öja och Landsorts fyr som är Stockholms skärgårds sydligaste utpost. Solen sken och vi passade

på att ta massor av bilder på Gittan i solskenet på kajen.

Eftermiddagen var långtgången och det var dags att vända hemåt för den utlovade gräsänklingsmiddagen. Vi bytte förare igen och for sedan raka spåret mot stan.

I motorvägsfart kunde jag konstatera att temperaturmätaren hela tiden pendlade mellan hög och låg. Den steg sakta mot hög för att vid rödmarkeringen snabbt falla till låg temperatur. Vid lägre hastigheter höll den sig däremot konstant på normal temperatur - märkligt.

Kvällen fortsatte sedan med god mat och dryck ända fram på småtimmarna.

När jag skulle åka hem följande eftermiddag höll jag knappt på att hitta Gittan. Inte för att jag hade glömt var jag parkerat henne utan eftersom hon knappt syntes mellan en Volkswagen Passat och en Volvo V70. Passaten såg enorm ut där den stod bakom Gittan.

Jag kom hem efter en helg fylld av god mat och dryck, trevligt sällskap men framförallt massor av härliga mil med Gittan.

Gittan vid Ankarudden



Borut – en ombyggd Sonett



Detta bilcollage visar en Sonett kallad Borut, och är som ni ser mycket ombyggd. Eller vad sägs om breddade hjulhus, omgjord stolsklädsel, trimmad motor, bakrutejalusi, omgjord



grill och feta däck på lika breda fälgar. Ja, se noga själva så kommer ni att hitta detalj efter detalj som ändrats!





Sonett – genopbygning og reparation

Del 3

HC Thing. Artiklen var først publiceret i nummer 2 og 4, 2008 av Saab entusiastene, klubbtidning for Saab V4 og Sonett Klub Danmark samt Saab To Takt Klub Danmark og publiceres med deres tillstand.

I forrige nummer af Saab Entusiastene var det skader i Sonettens epoxy-limsamlinger der blev behandlet, herunder lygtehus (Sonett III), døre og motorhjelme (Sonett III).

Herefter følgende afsnit:

2. Skader i forbindelse med stålforstærkninger

3. Fugtig og porøs glasfiber

4. Destruktive brud og revner

5. Øvrige limskader

6. Forkerte hulsamlinger i chassis

2. Karrossens glasfiber er på udvalgte steder forstærket med indstøbte perforerede stålplader. Se efter i overgangen mellem lygtehuset og motorhjelmen, hvor lygternes vippeophæng er placeret. Bemærk om glasfiberen er tyk og hævet, i så fald er den indstøbte stålplade tyk af rust, og glasfiberen skal fjernes på både over- og underside inden stålpladen kan fjernes.

Funktionen af den indstøbte stålplade er at optage den de kræfter, de relative tunge lygtehus, inkl. parabol, diverse fladstål og ditto rør, der udgør det manuelle vippelygtesystem, når lygterne åbner og især lukkes. Desuden udgør vægten fra hele den udhængende front i sig selv en belastning, der kræver, at området hvor stålpladerne er indstøbt igen bliver forstærket.



Rusten stål forstærkning i den gamle glasfiber skal fjernes og erstattes med rustfrit eller kevlar plade

Hvis man kikker op under hjælmen ved forhjulene, kan man se, at den lodrette inderskærm i venstre og højre side bærer vægten af hele glasfiberfronten netop i de to punkter, den smalle overgang mellem lygtehus og motorhjelme.

Vi valgte at indstøbe to stykker fiber 200 mm langt og med tværsnit på



Venstre lygtehus prøve monteret, for at sikre at alle dele passer

30x10 mm i stedet for stålpladen. Derefter at genetablere glasfiberen på begge sider med 2-3 lag fiber, lag på lag, for at give bedre stivhed i dette område. For at øge stivheden omkring lygtehuset, etablerede vi en bagkant i fiber, således at hele lygteåbningen er understøttet.

De to indstøbte fiberstykker øger tykkelsen på fronten og indebærer at stålinderskærmen, der er en del af bilens undervogn, skal ændres en smule for at få fronten ved på plads.

Ca. 100 x 15 mm af inderkærmen bukket 90°, således at fronten kan hvile på en flade gerne med 5 mm gummi mellemlæg. På denne måde opnås en stivere front, større styrke i glasfiberen, mindre punktbelastning fra inderkærm og frem for alt ingen rustplader i fiberen.

Ligeledes i taget ved overgangen til sideruden. Disse steder skal åbnes; og stålpladen, der er rusten skal erstattes med nyt i rustfrit.

Samtidigt skal tagrenden (der er af rustfrit stål) kontrolleres for revner i glasfiberen omkring hver enkelt aluminiumsnitte. Ofte kan det være nød-



Hul og revner ved tagrenden skal fjernes og evt. forstærkes med stålband på bagsiden

vendigt at slibe glasfiberen væk omkring de nitter, der er løse og derefter fylde op med nyt fiber. Lad eventuelt en lille kant af den rustfrie tagrende stå fri af glasfiberen, denne kan fyldes med fleksibel tætningsmasse, der kan overmales, men som giver en tæthed for fugt mellem nitter, stål og glasfiber.

3. Fugtige og porøs glasfiber især på steder hvor fugt og skidt har hobet sig op gennem mange år. Skærmkanter og boltsamlinger mod chasiset er steder, hvor der skal kikket godt efter. Ligeledes bag kofanger og de fladjern, der støtter fronten. Tegn en skabelon af området omkring stedet, inden det dårlige glasfiber fjernes. Det

skal gøres grundigt og skæres dybt ind i det gode fiber, hvorefter der slibes 60% ned af overfladen 40-60 mm ind i det gode fiber. Herefter kan nyt fiber lægges på og ud i det område, som skabelonen dækker. Når nogle lag er lagt på og hærdet, skal bagsiden slibes ned – igen 60% ned i det gode fiber, og dermed ned i det nye fiber, således at der bliver en blød overgang fra det nye materiale til det gamle og gode fiber.



Revner i fiber ved tagrenden skal fræses op til 2-5 mm. Og fyldes med epoxy

4. Destruktive brud og revner skal naturligvis repareres og ikke blot spartles ud med plastic-padding, det holder ikke, når bilen igen er på vejen og udsættes for sol, fugt og vibrationer. Problemet er blot, hvor dybt skal der slibes og skal fiberskaden helt fjernes?

Slib først lakken væk og fjern evt. textyl på bagsiden, således at fiberen kan gennemlyses af en kraftig lyskilde fra bagsiden og nu fremtræder alle revner tydeligt og indeslutninger af gamle reparationer kommer pludselig frem.

Hvis området er begrænset til en cirkelformation på 100 – 250 mm, slibes området ned til en dybde på 60% med en udglatning i periferien over ca. 30 mm brede. Nyt fiber lægges på, lag på lag og sidste lag slibes ned til jævn overflade med den oprindelige overflade. Derefter gentages processen fra bagsiden, 60% slibning således at det sidste gamle fiber fjernes og periferi-området, de 30 mm, kontrolleres med lys, for at sikre at alle revner er fjernet. Herefter lægges nyt fiber på bagsiden og slibes ned til jævn overflade.

Lad processen hvile nogle uger inden den udvendige overflade kontrolleres for rethed, sørg for at fiberen står frostfrit og gerne med opvarmet rum, således at fiberen kan hærde og sætte sig, inden der lægges et sidste lag på for at give den rette tykkelse og en spartling kan rette de sidste huller og fordybninger, der altid er efterladt fra glasfiber-måtterne.

5. Øvrige limskader skal deles op i to grupper. Samling af glasfiberdele og montage af fiber- og træ klodser



Indvendigt bakspejl og ophæng for solskærm, er fastgjort i limet fiberklods

indvendigt på glasfiberen.

Typisk klodsen, der bærer det indvendige bakspejl og solskærm. Klodsen er limet op indvendigt i taget og ofte forstærket med en stålplade til de tre skruer der bærer spejl og skærm.

Ved de to bagerste vinduer er det to små træklodser, hvori bagrudelåsen er fastgjort. En klods, der samtidigt danner bund for ventilationskanalen, og hvor fugt udefra konstant løber ind og skal drænes væk.

Hvis man ikke kan skaffe massivt fiber så brug hårdt træ, bøg eller eg, tørt og gerne et stykke gammelt møbeltræ, der skæres og afrundes, således at det kan limes på fiberen og gerne så det kan dækkes med et lag fiberdug. Husk at bore for til skruer, så klodsen ikke revner.

Klodsen der danner bund i ventilationskanalen skal efter limning smøres med fleksibel fugelim, så vand ikke løber ned i revner mellem fiber og træ.

De sidste typer samlinger er alle gamle limfuger i både front og kabine. P.g.a. den konkave front, med plads til blinklygte og evt. tågelys, er fronten støbt i to dele og limet sammen ef-

terfølgende.

På samme måde er bagpartiet limet på kabinen. Ca. 30 mm inde på den glatte overflade vil der ofte være dybe revner i den gamle limning. Fremgangsmåden er igen den samme: Slib 60% væk fra oversiden og med lys kontrolleres, at fugen er bred nok; der støbes ud med glasfiber, hvorefter det gentages fra bagsiden. Det giver sig selv at dette arbejde er lettest at udføre, når både front og kabinen er demonteret og kan vendes



på hovedet, når dette er nødvendigt.

Ligeledes er det en god ide at afrense den indvendige overflade og lægge et ekstra glasfiberdug over hele fladen. Forinden forstærkes alle fire hjulåbninger med to lag fiber i en bredde på ca. 60 mm hele vejen rundt.

For at styrke for- og bagparti lægges en 10 mm sandwich i området omkring kofangeren og fronten – ca. 300 mm fra forkanten til motorrumsklappen og området omkring bagruden, dvs. ca. 80 mm på begge sider af ruden og området fra ruden og ud til bagkanten. Sandwichen lægges ned i glasfiber og

dækkes derefter med et lag fiberduk for at lukke sandwichen, som en tæt, homogen og meget stiv konstruktion.

Denne stive konstruktion mangler i alle Sonetter, se på området ved bagruden, hvor der ofte er revner og hvor bagruden har svært ved at lukke tæt, dette kan elimineres ved denne indsats.

6. Forkerte hulsamlinger i dørene har givet mange ødelagte forkanter på Sonett-døre. Knækkede forkanter kan skyldes fragten fra USA i container, hvor der ofte har været tre stk. Sonett i hver 40 fods container. Hvis en Sonett-dør skal lukke rigtigt, er man nødt til at gå systematisk frem. Først kontrolleres afstanden fra epoxy-dørpladen til stålpanelet. Der skal være ca. 8 mm luft, når døren er lukket, og dørpladen skal være parallel med panelet! Dette kan ingen af de fabriksmonterede Sonetter leve op til, og derfor kan dørene heller ikke lukke ordentligt, de klemmer.

Stålrammen, der bærer døren, skal repareres for revner, svejses og males. Dernæst skal de to huller til dørhængslerne flyttes ca. 8 mm ind. Som hullerne er lokket i pladegavlen tvinges døren for tæt på dørens gummitætningsliste på A-stolpen. Slib de originale huller ovale +8 mm indad og svejs evt. en forstærkningsplade på indvendigt i rammen. Slib derefter hullet i epoxy-gavlpladen, således at den centrere over de to nye huller i stålrammen.

Foretag en prøvemontage af døren, inkl. vinduer og lås. Det tager tid, ofte et par timer pr. dør at få den centreret mellem front, bagstykke og ikke mindst afstanden på 8 mm til panelet. Når døren er på plads monteres og justeres



Hængsel i dørrammen skal flyttes ca. 8 mm.ind

vinduesrammen, der er skiver under den forreste trekant og skiver i bunden hvor den rustfrie vinduesstolpe er gjort fast i ståldørrammen. Det tager tid – lang tid – men det skal gøres, inden døren igen adskilles for maling,



Dørpladen skal være parallel med panelet, når døren er korrekt monteret

ellers ender det som en ren katastrofe.

Afslutningsvis, når døren kan lukkes af sig selv, vær omhyggelig med at afgrate de skarpe kanter på dørgrebet og hele dørens bagkant, brug en radius på 2 mm, det giver en fin fornem-



melse når døren åbnes og lukkes.

Forkanten afpasses med fronten, en åbning på ca. 6-8 mm. Pæn og parallel hele vejen giver er pænt look.

Arbejdet med Sonettens glasfiber er et omfattende arbejde, der i regning i 1985 på Jacobs røde Sonett kostede ca. 30.000 kr. Da jeg gentog processen i 1990 hjemme i den opvarmede garage (ikke under 20° C – husk det), kostede det mig en varmeblæser, måtter, glasfiber og sandwich materiale for ca. 3.000 kr. I de mellemliggende år var jeg kommet på den tanke,

at også taget burde forstærkes, i det tilfælde bilen skulle komme ud for en "turn around", så derfor skulle seks stållister støbes op i tagets underside!

Men nu skal der passes på, for selv om jeg havde lagt fibre imellem forstærkningerne for at udjævne den indvendige side, så hærdede taget først færdigt hos maleren! Tre gange måtte vi spartle, slibe og male inden forstærkningernes struktur forsvandt på udvendig side! Varmen, hærdeningen og stålforstærkningen betød at tagets overflade løftede sig ved alle forstærkninger, så sidste gang undgik vi for høj varme og lod lakken hærde færdig ved stuetemperatur – og så lykkedes det. Det er nu 17 år, mere end 200.000 km og to ture til Nordcap – siden! God arbejdslyst.

Slib forkant og bagkant af dørpladen så den får en pæn ens åbning



CLUB SONETT SWEDEN

Byte av klubbens logotype – efter 30 år var det dags, eller...?

Micke Lindström

Som ni säkert har märkt så har CSS en ny logotype sedan en tid tillbaka. Varför det kan man undra, den gamla var väl bra? Jo, men en modernisering kändes nödvändig och byte av logotype är ju ett litet steg till förändring och även ett avstamp inför CSS 30-års jubileum som ju äger rum 2011.

Nu ska väl den nya logotypen hänga med ett tag även efter 2011, men tidpunkten var rätt passande.

Uppdraget till klubbens Art Director eller Berndt Eliasson var:

Gör om klubbens logotype, men så man ändå känner igen den.

Berndt har ju under många förtjänstfulla år också ansvarat för layout och design av Sonettvärlden, så valet av kreatör var enkelt. Därför var det naturligt att den nya logotypen anknöt till typsnittet på tidningens namn.

Berndt tog fram några förslag och slutligen föll valet på den ni nu kan se, både i tryckt form och på hemsidan. Byte av logotype är ett beslut som också måste göras med en viss por-

tion sunt förnuft för det kostar också pengar, med andra ord så kastar vi inte flaggor, vimplar och muggar med mera. Däremot görs allt om som beställs nytt om för då är kostnaden densamma.

Omdömena om vår nya logotype kan säkert variera mellan allt från jättesnygg till gräslig, så det är inget konstigt.

Smaken är ju som bekant väldigt delad, detta märks ju inte minst när man pratar om bilar av visst märke, utseende eller färg.

Vem vet, den gamla logotypen kanske kommer tillbaka om några år, eller anses av eftervärlden vara CSS urllogotype och får samlarvärde?

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!



Gummilister till Sonett II och III
Rubber seals for Sonett II and III
Art nr 7403900 tätning/seal yttre/outer
dörr/door

Pris/price 175:-/st/pc

Art nr 7407323 samma som ovan/same
as above.

Listerna får skäras till av varje köpare.
/The seals have be cut by each buyer.

Gummikudde för bakre fästet av väx-
ellådan, art 8803280

Pris 250:-, NOS

Rear suspension cushion, art 8803280,
Price 250 SEK, NOS



En dag på Sonettfabriken

Robert Gustavsson. Foto Thor Fjugstad

Artikeln har tidigare varit publicerad i Classic Motor nummer 11 från november 2004 och publiceras med deras tillstånd.

Den 9 oktober 1974 rullade den 10 219:e och sista Saab Sonetten av bandet från fabriken i Arlöv. Bilarna byggdes i ASJ:s gamla tillverkningslokaler för järnvägsvagnar och under modellens sista 18 månader arbetade Thor Fjugstad med att övervaka produktkvalitén.

-Saab i Trollhättan ville ha bättre inblick i verksamheten i Skåne. Därför sände de dit mig så att jag skulle kontrollera att bilarna uppfyllde Saabs egna specifikationer.

Thor minns tiden i Arlöv med glädje.

Stämningen på fabriken var både familjär och professionell, och det tror jag berodde på att det var en liten nätt organisation. Det var ett fåtal händer som såg till att marknaden fick vad de ville ha. I stort sett alla bilar gick till USA. De få som stannade i Europa och Sverige var specialbeställda.

Bland de svenska beställarna kan bland annat nämnas de populära underhållarna Thore Skogman och Lasse Lönndahl.

-På det hela taget var det ett enkelt arbete. Jobbarna kunde sitt hantverk och produkterna var "avlusade" eftersom de byggde på beprövad mekanik från Saab 96. Egentligen tycker jag att det är synd att de la ner modellen. De ökade säkerhetskraven från USA hade man kunnat klara av om man

ville, men Saabs ledning tyckte inte att en sportbil var något att satsa på.

Medan tillverkningen var i full gång passade Thor på att ta en serie osminskade bilder från en dag på Sonettfabriken 1974, bilder som han här delar med sig till Classic Motors läsare.



Bilen längst bort i bilden har just blivit överförd från första till andra linan i fabriken. Karossen är monterad och ju närmare kameran bilen kommer desto mer färdig blir den. Synar man bilden noga ser man hjulen i en hög och framför Saabcontainern ser man bakluckorna i glas liggande på en speciell ställning. Bilen närmast ka-

meran håller på att slutkontrolleras och allt skyddspapper rivs bort före provkörningen.



Motorn lyftes i på ett tidigt stadium, i Sonetten var den på 1700cc istället för på 1500cc som i Saab 96. I övrigt skiljde sig motorn genom andra ventiltfjädrar, avsaknad av fläkt och anorlunda insugningsdämpare.

-Killen på bilden minns jag var en riktig bilentusiast, liksom de allra flesta på fabriken och som visste vad han gjorde.



Golvet kommer från Saab 96, men på Sonetten kortades det för att få kortare hjulbas. Hjulhusen var lägre för att passa sportbilskarossen men byggda så att man skulle kunna använda bakvagn och framvagn från 96:an.

På den första linan påbörjades monteringen av Sonetterna. På bilden syns



även en "dockning" mellan kaross och bottenplatta.

-Ofta arbetade man i små lag och de utförde samma moment på flera bilar i taget. Tittar man till vänster skymtar man några karosser som väntar på att lyftas på.



Här syns bottenplattorna ur en annan vinkel och killarna i laget har just monterat rattstängens och håller som bäst på att skruva fast värmepaketet och förbereda monteringen av instrumentbrädan.



Lättaste sättet att montera instrumentbrädan var att ta in den genom vindrutan.

-Killen i den gula tröjan hade till uppgift att koppla in elledningarna, montera brädan och instrumenten och koppla in värmekanalerna.



Den här bilden är tagen i provförrådens lokal och det var även de som såg till att felaktiga drivaggregat blev utbytta.

-Om jag minns rätt var det ett oljud i växellådan som gjorde att det här aggregatet fick bytas, säger Thor. Till höger på bilden ser man den urlösta motorn och växellådan. Det bakre fästet till växellådan såg annorlunda ut och på grund av att bilen hade golvväxel istället för rattväxel, var även locket till växellådan annorlunda.

-Monterade man bort kofångaren var det lätt att lyfta av hela fronten. Den satt bara med fyra bultar och sedan var det lätt att komma åt motorn.

Denne polisongprydda montör kopplar in de elektriska fläktarna (för USA-marknaden hade de två fläktar, en framför och en bakom kylaren), blinkers och positionsljus. Först efter det kunde grillen och stötfångaren monteras. Från och med årsmoddell 1971 fanns det även en luftkondi-



tioneringsanläggning av märket Coolzair att beställa som tillbehör och de flesta monterades redan i Arlov även om en del fick dem monterade av återförsäljarna.

-Det var svårstuvat under huven när luftkonditioneringen var på plats, och då är jag ändå snäll när jag säger så, kommenterar Thor.



Tyvännr minns jag inte namnet på den här montören. Men jag minns att han var dövstum och en väldigt skicklig tapetserare, säger Thor.

Hans arbete var att montera innertaken och limma dit isoleringen.

-Det var inte så många som kunde den konsten, och inte heller så många som stod ut med de underliga arbetsställningarna och den dåliga ventilationen, men den här killen höll fast vid sitt arbete och jag minns honom som trivsamt som kommunicera-

de mycket. I dag skulle det aldrig gå att ha en liknande arbetsstation, men då var det andra tider.



Karossdelarna tillverkades på Kalmar verkstad. När de kom till Arlöv lackerades de. Sedan förmonterades vissa detaljer som blinkers, positionsljus och strålkastare på en annan del av fabriken. På utsatta ställen tejpede man även fast skyddspapper för att undvika repor i lackeringen innan de skickades till monteringslinan.

Just den här kulören har det fantastiska namnet Mellow Yellow och 1974 levererades bilarna även i Baja Red, Burnt Orange, True Blue och Emerald Green.



Karossen är monterad på bottenplattan och killen med kepsen som gör reklam för "Hagmans Kemiska Frits-la" håller på att justera in bromsarna,

kontrollera fjädringen, samt inte minst viktigt - ser till att det är tätt mellan bottenplattan och karossen.



Plastkarossen bestod i stort sett bara av fyra delar, bakstammen, fronten och dörrarna. Här är bakdelen lackerad och monterad på en jigg och innan den monterades på bottenplattan drogs elledningarna.

-En del saker som till exempel tankgenomföring och bakljus förmonterades också.

Italienaren Sergio Coggiola brukar få äran av att ha designat Sonett III:an men mycket av detaljarbetet och nästan hela bakpartiet designades om av Gunnar A Sjögren som var illustratör på Saabs reklamavdelning.



Plastdörrarna förmonterades i den här enkla jiggen. Skalet monterades på den svetsade rörramen och sedan

monterades fönsterrutor, fönsterhis-sar och låsmekanismen. Metallombu-det på bilden saknade inte underhåll-ning heller, det svarade den gamla rör-radion i bakgrunden för.



Dörrarna monteras på karossen och här syns tydligt hur dörren är upp-byggt på en svetsad plåtram. Rutig skjorta och väst gick lika bra som over-all att arbeta i och måhända behöv-des släggan som ligger bakom mon-tören ibland för att justera in gångjär-nen ordentligt.

-Själva mekanismen låg i ett rör och det var inte riktigt rätt placerat.

Hällregnade det ute så kunde det hända att det rann in vatten i meka-nismen med driftstörningar som följd, och därför var det viktigt att man fick det ordentligt tätt från början eftersom det var svårt att åtgärda i efterhand.

Vid den sista monteringsstationen var det bland annat dags för dörrlist-erna att komma på plats. Bilen rull-



lar på ett par skenor och i förgrunden syns hur den sluttar ner mot golvet. Där vidtog kontrollarbete och en om-sorgsfull provkörning. Alla bilar kör-des i en slinga runt Arlöv via Alnarp och Åkarp där bilens funktion testa-des, eventuella missljud och skavan-ker noterades. I princip var det två man som turades om att provköra bilarna och med tiden blev de oerhört skickli-ga på att bedöma bilarna. Minsta miss-ljud eller skavank kunde snabbt spä-ras och rättas till.

Den här typen av fälgar började an-vändas på 1972 års modell och är i samma stil som fälgarna på Saab 99 EMS. 1974 var nyheten att fälgarna dekormålades med svarta kontrastfält och att däckdimensionen ökades till 165-SR 15.

Bakom den glada killen med kepsen på svaj syns dörrarna in till mottag-



ningskontrollen. Detaljerna på dörren, till exempel grillen, oljeträget och in-sugningsdämparen, har alla vissa typ-fel som ofta förekom. De var uppsat-ta för göra kontrollanterna extra upp-märksamma på just dessa fel.

Om man tittar på hjulhuset på bi-len till höger ser man att den har va-rit ute på en testrunda och förmodli-gen fått någon anmärkning eftersom fronten är avmonterad.

The FIVA, the organisation that cares!



The “Fédération Internationale des Véhicules Anciens” (FIVA) was founded in 1966 in response to an idea formulated by a handful of organisations representing the interests of historic vehicle enthusiasts within a number of different countries. The founders felt that the time had come for an international body to promote and guide the interests of the historic vehicle movement throughout the world. At present FIVA can boast over 85 member organisations in more than 62 countries throughout the world, which in turn represent more than 1.500.000 historic vehicle enthusiasts.

FIVA’s primary objective is to encourage the safe use of self-propelled, mechanical vehicles, more than thirty years old, on the roads for the benefit of both their owners, dedicated enthusiasts and the general public. To that end FIVA, through its Events’ Commission, has devised its own code for the safe promotion of rallies or mildly competitive events, and in concert with the European Commission, has recently published a Drivers’ Code for more general guidance of historic vehicle users.

FIVA is also concerned with the preservation of historic vehicles, which are accepted as being an important part of our industrial heritage and attempts to catalogue as many historic vehicles as is possible through the FIVA Vehicle ID card, which is administered by its Technical Commission. To further this end it has forged links with UNESCO and has persuaded the European Commission to accept that historic vehicles represent a significant contribution to our industrial heritage. It also has important links with ‘Fédération Internationale de l’Automobile’ (FIA) to promote the interests of historic cars in more

sporting arenas and ‘Fédération Internationale Motorcycliste’ FIM to help achieve similar objectives for motorcycles.

Through its Legislation Commission, FIVA has been assiduous in protecting the continued use of historic vehicles in the face of any adverse legislation. At present, this is largely concentrated on European countries and the European Union, but with ever increasing pressures on motor transport, the potential threat is ever present.

There are thousands and thousands of historic vehicle owners throughout the world, each one of whom wants to use their own vehicle as they see fit. FIVA is there to encourage each and everyone of these people, and through its various working groups caters for all sorts of historic vehicles from agricultural tractors through Commercial vehicles to cars and motorcycles as you will see from the rest of the website.

Whether you are already an owner and enthusiast of historic vehicles or just a casual browser, we hope you will enjoy your visit to FIVA’s website, www.fiva.org, and learning more about what FIVA does.

Internationella Saabträffen i Finland

Jan-David Skavén



I år blir det ingen festival på muséet i Trollhättan. Men det betyder inte att Sonetten måste stanna hemma. Förutom våra egna träffar i Club Sonett Swedens regi så arrangeras även en internationell Saabträff i Finland och närmare bestämt i Sastamala i sydvästra Finland. Anledningen till träffen är att Saab Club of Finland i år firar sitt 20-årsjubileum.

Hotell Ellivuori blir samlingspunkten för träffen som äger rum veckoslutet 5-7 augusti och där finns det även en campingplats.

Ni som var med vid den internationella Saabträffen i Finland 2001 minns kanske att Simo Lampinen var hedersgäst och det är han även nu. Han är minst lika känd i Finland som Erik Carlsson är här, bland annat har han tävlat med en Sonett II V4 i Monte Carlorallyt 1969. Numer ägnar han sig åt att vara rådgivare vid olika bilrallyn.

Dagen före själva träffen kommer det att anordnas en "pre tour" som man kallar "Gårdagens Finland Idag" med bl a. ett besök på Saabmuséet i Uusikaupunki. Det besöktes för övrigt redan vid den förra träffen men är förstås väl värt ett besök till. Den tur är begränsad till 40 bilar och högst 80 personer.

I träffprogrammet finns det en utflykt på ca 8 mil och första kvällen blir det grillning på träffområdet. Givetvis blir

det även bastu, vad annars i Finland? Som det anstår detta land med sina långa bastutraditioner så finns såväl en finsk rökbastu som vanlig bastu. I hotellet finns för övrigt också en badbassäng.

Ni kan finna mer information om ni går in på www.intsaab2011.fi Viktigt är slutligen att anmälan sker senast den 6 maj.

Här saxar vi hela programmet i skrivande stund men gå gärna in på deras hemsida för att se om ändringar skett:

Friday, Aug. 5 2011

Afternoon:

Arrival formalities and registration.

Arrival of the pre tour participants.

Evening:

Get together around the BBQ.

Saturday, Aug. 6 2011

Morning:

Breakfast served at the hotel for all participants.

Registration continues.

An 80km long Saab pick nick tour with quizzes and tasks.

Afternoon:

A non-prepaid lunch at Ellivuori will be served.

Parts sales.

Beauty contest.

Normal sauna and traditional Finnish smoke sauna.

Swimming pool and possibility to swim in the lake.

Evening:

Anniversary dinner with program.

Sunday, Aug. 7 2011

Morning:

Breakfast at the hotel for all participants.

Part sales.

Afternoon:

Lunch with price giving continued from the previous night.

“Goodbye and get safely home!”

Pre tour for our foreign visitors “Yesterday Finland Today”

Tour starts on Tuesday pm. 02.08.2011

in Helsinki region.

It ends Friday pm. in Ellivuori after a visit to the Saab Museum in Uusikaupunki.

Accommodation booking should be done directly by participants.

A separate registration from the main meeting is required to be done on the net.

Detailed info of the tour concerning route, accommodation etc. on the net only.

Cost to cover road book and similar material will be charged at starting point.

The number of participating cars will be limited to 40 cars or max. 80 persons.

Registration closing date is 16.05.2011 or earlier when the tour is fully booked.

Need additional information?

Write to international@saabclub.fi



det skrivs om oss och våra bilar



av Jan-David Skavén



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

Bilar, Klassiska och spännande bilar under 100 år

Låt mig citera förtexten till boken av Hans Christiansen, utgiven av Tukan förlag 2010: "Över 500 färgbilder på fantastiska och oförglömliga bilar. Presentationer av över 150 bilmodeller. Superbilar har sett mycket olika ut genom tiderna, men alla har det gemensamt att de väckt sin tids förundran och beundran."

Som ni förstår vore denna rikt illustrerade bok nästintill ointressant (nåja...) om inte Sonetterna hade varit med. Men nu var de med vilket definitivt gör boken ännu mer intressant. Att Sonett I:an presenteras under rubriken 50-talet är förstas i sin ordning, sedan slinker Sonett II och V4 samt III med av bara farten; ja till och med Björn Envall's konceptbil EV1 halkar med på ett hörn. Allt illustrerat med



sköna bilder och en text som i stort stämmer. Som sig bör börjar texten med Rolf Melde och hans skapelse Sonett I för att fortsätta med Björn Karlströms Sonett II och Sergio Coggiolas och Gunnar A Sjögrens Sonett III, allt på ett dubbeluppslag.

Ja, har man en stund över kan man ju även läsa om de andra fantastiska märkena och modellerna på de övriga nästan 200 sidorna, en härlig kavalkad av fordon med viss tonvikt på sportbilar, den ena mer exklusiv än den andra. Sonetten får vara i den omgivning där den hör hemma!

Klassiker

I nummer 9 av tidningen Klassiker så hade man en artikel om Saab 92 med rubriken "Listig och lustig från Trollhättan". Det var Bo Legelius som skrev om Saabs första serietillverkade bil. Hela sidan handlade om denna charmiga början på Saabs resa, förutom en lite rund cirkel där det stod: "Visste du att... den första bil Sason skissade på internt kallades Sonett - för den var så nätt! Namnet återanvändes 1956 på Saab 94..." Det var allt om Sonetten men det är alltid trevligt att den omnämns, här handlade det ju egentligen om en annan klassiker.

Sports & Exotic Car

Axel Boey i Belgien har kollen på olika biltidningar i Europa, sådana som vi kanske inte ens kan köpa här. I novembernumret 2010 av Sports & Exotic Car så var det en helsida med rubriken "A Wrestling Match With The Inner Chicken" av en skribent som heter Satch Carlson. Den största delen av artikeln handlar egentligen om när Satch drömmer om att han inte får stopp på sin bil på vintern, även om han vet hur han ska göra och sedan vaknar upp i sista stund innan olyckan sker... Sedan kommer han på slutet av artikeln in på att bromsarna faktiskt fungerar i verkligheten på hans rallybil som visar sig vara en Sonett. Han skriver att bromsarna fungerar hyfsat för att vara på en äldre bil trots att de inte är servoassisterade. Speciellt på snö och is är bromsarna tillräckligt bra för att låsa hjulen även om det inte är samma sak som att bilen stoppas... Artikeln illustreras med



en tecknad bild på en röd Sonett III. En udda artikel måste jag säga; visserligen drömmer en del om att få tag på en Saab Sonett men kanske inte så många att man har en och inte får stopp på den i vinterföre...

Nostalgia

I nummer 12 från 2010 så har man mycket Saabmaterial med även om kanske inte så mycket handlar om Saab Sonett. Bland annat så har man en stor artikel om Gerda Perssons blåa 95 GL herrgårdsvagn och sedanmodellen 96 GL, båda från 1978. Vidare en utförlig köpguide av Peter Haventon om Saab 96 där man utmålar rosten som den värsta fienden och där får han nog inte mycket mothugg. Slutligen så har man med en artikel till av Peter Haventon om "Saabs taktbyte" vilken förstås handlar om hur det gick till om när Saab gick över från tvåtaktsmotor till V4 vilket ju även berörde våra Sonetter i högsta grad. Det är en utförlig artikel på fem sidor med största betoningen på Saab 96, det var ju temat för dessa Saabsidor som ni sett. En bild visar 1967 års Saabprogram och det var ju i den vevan som bytet skedde. Som ni ser är även en röd Saab Sonett med på ett hörn men



ser man noga efter så har den fortfarande tvåtaktsmotorn.

Även Sonettvärlden kommer att publicera en artikelserie om övergången från tvåtakt till fyrtakt, men den artikeln är skriven av Olle Granlund som även omnämns i artikeln i Nostalgia. Olle samarbetade ju med Per Gillbrand som i hemlighet testade den då nya motorn i Italien, allt under ledning av Rolf Mellde. Tack Julle Leiner för lånet av Nostalgia.

Klassiska Bilar

Det är ju av naturliga skäl inte så ofta som man startar en ny motortidning men nu har det hänt. Den heter Klassiska Bilar och utges av Teknikens Värld. Gissningsvis för att det finns så mycket roligt att skriva om äldre bilar och det materialet platsar ju inte riktigt i Teknikens Värld som handlar om nyare bilar förutom när man testat begagnat. Å andra sidan testar man en helt ny Fiat 500 C Lounge i Klassiska Bilar under rubriken Modern klassiker, så dessa två tidningar kanske flyter in i varandra.

I nummer 1, 2011 så börjar man starkt må jag säga. Att jag är så po-

sitiv beror förstås på, att man bland annat har med en lång artikel av David Lilja där man jämför Alfa Romeo GT 1300 junior, en MGB GT och Saab Sonett III. Om jag nämner att registreringsnumret är SON 1 så förstås ni att den tillhör Torsten Åman och bilen är absolut en fin representant för den modellen. På fyra sidor skriver David Lilja om Sonetten och till skillnad från en del andra reportage man läst om Sonetten så är det mesta korrekt. Men kanske inte att strålkastarna flyger upp vid hastigheter över 150 km, det får nog ses som en skröna. Både Micke Lindström och jag gav underlag till artikeln till David och förstås Torsten med. Vi kommer så småningom att ha med valda delar av artikeln, med andra ord den del som handlar om SON 1, annars skulle det bli för långt.

Bakrutan

I nummer 4-2010 skrev Bengt Åkeson, ordförande i Saab Skånia, en trevlig artikel där han berättade om träffarna under detta år. Jag citerar några rader från artikeln: "I samband med motorhistoriska dagen den 6 juni anordnade Jan N en träff i Bjärnum. Det kom många Saabar denna dag och spe-



ciellt antalet Sonetter var stort". Man kan inte annat än hålla med, för det var ju ingen specifik Sonetträff utan en allmän Saabträff. Men så finns det också en hel del Sonetter i Skåne och aktiva ägare.

Cornelis

Så heter en film på bio om den mycket välkände vissångaren Cornelis Wreeswijk som gick bort alldeles för tidigt. Såväl Torbjörn Brännström som Joakim Eliasson uppmärksammade att det finns flera Sonetter med i filmen. Joakim skriver så här: "I en scen kommer en gul III:a körande rakt mot och förbi kameran. I en annan scen filmas samma bil från sidan samtidigt som Cornelis fru lastar någonting i bagaget, stänger bakluckan, sätter sig i, startar och kör iväg samtidigt som kameran filmar när bilen försvinner bort.

I den sista Sonettscenen kan man skymta en vinröd? (mörk i alla fall) III:a stå parkerad bredvid en Plymouth Cuda cabriolet.

Osäker på årsmodell på denna bil då man inte ser mycket av den (Sonetten alltså). Om den gula är i originalskick borde det vara en 74:a eller en sen 73:a då den har stora kofångarna. En miss filmmakarna har gjort är att sätta på gamla nummerskyltar på den gula. Den borde ha de nya skyltarna eftersom de kom 1972!"

TTELA

Även här är det två medlemmar som tipsat mig om samma artikel men mycket hellre det än ingen! Det är Johnny Johansson och Arne Höglund som uppmärksammade en artikel av

Bengt Östen den 19 januari i TTELA med rubriken "Saabsamlare med unik Sonett". Det var det verkligen för artikeln inleds så här: "Saablar vad många Saabar – och bland tjugotalet gamla läckerheter vid Hasteröd gård finns en riktigt unik skapelse: Erik Carlsson på takets Saab Sonett, ett av totalt 28 exemplar.

Det här är ju inte ägaren Johan Josefssons enda Saab, han har tre våningsplan men den silverfärgade Sonetten från 1966 här är den riktigt fina pjäsen.

Han fortsätter: "- Den är besiktningssbar, men vi ska lyfta av karossen och gå igenom allt. Karossen är omlackad och ska inte röras, men en sån här bil vill man ju ha i mint condition, säger Johan Josefsson och berättar att Erik Carlsson och Pat Moss körde Saab Sonett 1967 och att just det här exemplaret, som av en slump upptäcktes av den nuvarande ägaren i Skåne för två år sedan, har tillhört den legendariske rallyföraren.

Hur kan den nye ägaren veta att det var Erik Carlssons bil?

- Han kände igen chassinumret.

Vi talar alltså om nördkunskap i kubik, Saabsamlaren kände igen numret. Och visst stämmer det, Erik Carlsson har bekräftat detta och signerade taket (förstås) i fjol.

Bengt skriver vidare att: "Specialintresset har lett till att han bland annat deltagit som mekaniker i legendariska Le Mans classic för två år sedan med en Saab 93 1959, byggd som en kopia på den bil som kördes 1959 och blev tvåa i sin klass. Nu blev det i stället totalseger i en klass med 70 startande."

Sonettbutikken

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

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

CLUB
SONETT
SWEDEN

Ny klubbdekal, en stor och två små 30:-



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:92

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

1:43

Sonett III -70 orange,	pris:	295:-
------------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Nyckelring i plast med klubbens logotyp pris: 25:-

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande pris: 30:-

Tygmarke 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:-

OBS, frakt tillkommer!

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex. samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:92 etc.