

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Historien om en Sonett III renovering
- My summer in Sweden
- Hjertet banker for Saab
- Reservdelslistan

# 4

2010



## Från ordförandens skrivbord



Hej!

Ännu en säsong går mot sitt slut, i alla fall om man vill åka Sonett. Den gångna sommaren har haft många träffar som förhoppningsvis varit väl värda att besöka. Nästa år fyller CSS faktiskt trettio år, vilket är en anständig ålder och som skall firas på något sätt. Vi i styrelsen vet inte själva exakt när, var eller hur men något extra blir det. Härmdagen var jag tillsammans med vår nye sekreterare på MHRF's årsmöte, intressant men ingen dramatik. En separat artikel om mötet kommer i detta nummer. Man kan konstatera att vi i CSS verkar ha både god ordning och relativt bra ekonomi. På tal om ordning, så fick jag precis besked om att Svenska Saabklubben "avverkar" ännu en ordförande. Inte riktat till SSK på något sätt, men man kan undra om inte funktionärer ibland tar sina uppdrag för allvarligt, så att det går ut över för mycket annat.

Vi ägnar ju oss åt att bevara bilar som är mer eller mindre udda eller gamla. Tiden vi lägger ner är som regel nästan alltid fritid och då måste det finnas ett visst mått av glädje med, svenska ordet lagom passar bra här. Den delvis nya styrelsen i CSS har också haft sitt första sammanträde, inte heller någon dramatik och den nya styrelsen kommer säkert att fungera lika bra som den förra. Alltid bra med "föryngrad erfarenhet", med detta menas att nytt syre ger nytt liv.

Tillbaka till det tyska arvet, så stod det i en tidningsrubrik som syftade på att BMW-motorer om några år sitter i nya Saabbilar. Jag tror det kan bli bra för Saab med den lösningen. BMW har väl alltid gjort skapliga motorer? Jag säger väl för jag har ingen egen erfarenhet och litar på andra. Saabs motortekniker får nu tillgång till riktigt bra motorer och kan säkert göra dem ännu bättre, det kan man i Trollhättan. På samma gång klipper man ytterligare ett band till GM.

Förresten, hur hade det sett ut med en BMW-motor i en Sonett på 60-talet?

Det hade nog inte gått är väl det enkla svaret. Ta nu hand om era bilar och er själva så hörs vi av under 2011 med klubbens trettioårsfirande i centrum.

*Mattias Arvidson*



### 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. 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:

Lars Gismar i Malmö tog denna bild när Sonetten var helt ny, 1968. I bakgrunden syns Alnarp och vid trädalén är gamla Lundavägen, en klassisk provkörningssträcka för dåvarande Saabfabriken.

### 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 Johansson**, klubbmästare  
0303-54210  
hasse.johansson@hotmail.com

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

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

Club Sonett Swedens hemsida  
[www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)

Nästa nummer av

### SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser, 23 januari

# Historien om varför man aldrig ska börja riva i en gammal bil— eller varför man alltid ska göra det

Mikael Lindström



Den här historien börjar någon gång på sjuttiotalet när Sonetten var ny, då grön till färgen. Bilen blev påkörd av en buss och fick då sin röda färg, allt berättat av första ägaren. Tiden gick och året blev 2004 då bilen kom i vår ägo. Den förre ägaren hade jobbat enträget med polermedel, vax och lyckats rätt bra med att bevara bilens lack i någorlunda skick. Jag fortsatte det hårda arbetet, men någonstans går gränsen och beslut om att låta lackera bilen var tvunget.

I Stockholm finns många som lackerar bilar men man ska hitta någon som gör det bra och till vettigt pris fast priset fick komma i andra hand. Via rekommendationer fick jag kontakt med Kjelle på KN Plåt & Lack på Södermalm i Stockholm. Det blev tid för att visa upp bilen för en första titt. Kjelle sken upp och sa "Den här fixar vi".

Allt han berättade om tillvägagångssätt lät bra och dryga veckan efter lämnades bilen in. Mycket av hemligheten när man lackar gamla bilar oavsett de är av plast eller plåt är tid och tålmod.

Trots alla moderna material som används idag så är tiden en avgörande faktor. Filler och allt vad det kallas sjunker ofta ihop efter en tid. Tiden

kunde vara allt från några dagar till flera veckor eller månader. Jag accepterade detta och insåg att sådana här operationer gör man inte varje år, så att bilen fick tillbringa sin sommar i ett okänt garage var ett faktum.

Allt som behövdes togs bort och undertecknad var stundom med och levererade bl. a. de nytillverkade stötfångarna samt lite andra saker.

Målet var att försöka återställa bilen till hur en Sonett från 1971 skulle se ut.

Sommaren gick men Sonetten stod i gott sällskap med bland andra en herrelös högerstyrd Porsche 911, en Jaguar och en gammal Bentley.

Fram mot hösten tillstötte problemen i form av en spräckt vindruta. Det bar sig inte bättre än att den gamla vindrutan fick en spricka när den skulle monteras. Inga problem, tänkte jag och en ny ruta ordnades fram via CSS på mindre än 24 timmar men problemen var inte över även om man kunde tro det.

Vad var problemet då?

Jo den rutan visade sig inte passa i min bil, inte så det skulle bli bra i alla fall.

I lackboxen



Ett stort huvudbry uppstod och en annan glasmästare kallades in som tydligen hade varit med förr och han kände mycket väl igen problemet.

Lösningen blev att de fick ordna fram en ny ruta från Finland som när den väl kom passade helt perfekt. Jag var inte så ledsen över det, en ny ruta kom i alla fall på plats med perfekt passning.

## *Mera jobb på samma gång*

Hösten hade nu övergått i vargavinter, oavsett om bilen hade varit körklar eller inte, så var det inte lämpligt att köra hem den. Min plan var från början att i samband med lackeringen så skulle lite mekaniska saker åtgärdas, som växellåda och koppling. En renoverad växellåda fanns på lager hemma; det gjorde även två portade toppar samt en vassare kamaxel. Kjell på KN Plåt o Lack ställde hela sin verkstad till förfogande. Detta inkluderade även en medhjälpare, Anders Loberg som aldrig förr skruvat i en Sonett ställde upp som mekaniker på kvällar och helger. I slutet av januari började vi plocka bort allt för att byta växellåda. Ett sjätte sinne infann sig innan vi rivit för mycket. Vi tog ett kompressionsprov, det visade sig att en cylinder bara hade ca 50% jämfört med de övriga. Detta kunde kanske förklara den ibland ryckiga gången och svårigheter vid kallstart. Motorn skulle ju ändå ur men var inte tänkt att göra så mycket mer med.

Nästa huvudbry uppstod, vem skulle kunna titta på den stackars V4:an?

KN Plåt & Lack har inga resurser för kvalificerade motorjobb så det fick bli någon annan.



Motorn klar och på väg till sin rätta plats.

ELWA-motors och Kjell Wallin fick uppdraget efter en ganska lång utväxling av e-post. Fram med topplocken och kamaxeln och köra iväg allt till ELWA-motors.

Efter några dagar ringde Kjell från ELWA-motors och meddelade att topplocken skulle nog behöva fixas till om det skulle bli bra. Med detta menades planing och byte av ventilsäten så motorn klarar blyfri bensin. Sagt och gjort; ELWA-motors fick göra allt som ansågs nödvändigt och tre veckor senare kom motorn tillbaka, tvättad och rätt naken. Alla packningar och packboxar var bytta samt att en ny vattenpump monterades.

Vi hade under tiden börjat tvätta allt annat löst och lackerat upp i stor sett alla detaljer. När man ändå river så inser man ju att det är en gammal bil med lika gamla detaljer som slangar,

rör och diverse skruvar som plötsligt ser dåliga ut även om de kanske inte är det. Till detta räknas även kylaren, ett trycktest är säkert bra tänkte jag. Kylaren har visserligen aldrig läckt men på en III:a är det bättre och lättare att göra en sådan operation i läge "Front av".

Kylarfirmen dömde ut kylaren med beskedet att: "Den går att få bättre men inte bra, den är för gammal". För-

Kylaren renoverad och klar för montering.



slaget var att byta cellpaket, det finns bara det alternativet på så gamla kylare. Dessutom blev den ca 4 mm tjockare, vilket får plats och ger bättre kapacitet. När vi ändå pratar kylare, hur tänkte man på Saab när man satte dit kylaren med undre slangen mot vattentumpen?

Att hitta en 90-graders gjuten slang med rätt diameter var inte lätt.

Lösningen blev en speciallösning men mycket väl fungerande, ett rör med 90-grader och samma diameter som vattentumpen. Inga veck på slangen och ett bra flöde; nackdel en extra slangbit och två extra slangklämmor. Slangbiten som suttit på plats var en s.k. multislång med ett riktigt fult veck vilket kanske kunde förklara viss varmgång. Flödet hade inte varit bra och den slitna kylaren var ingen bra kombination.

Dagen kom när motor och växellåda skulle paras ihop men stopp och belägg.

Här saknades styrhylsorna mellan motor och växellåda, någon hade nog glömt dessa en gång i tiden, för hur vi än letade så hittade vi dom inte.

Det brukar ju vara en ansevärd hög med bultar och muttrar vid sidan om och risken att något försvinner finns ju även om man märker upp och försöker hålla ordning. Ett samtal till Hasse Eklund i CSS löste problemet.

Dagen när hela paketet skulle tillbaka kom och enda trasslet var nog att hitta hålet för den bakre bulten till växellådan. Timmarna gick och till sist var allt på plats. Under tiden har småsaker som glappande gasreglage och dåligt smorda fönsterhissar ordnats.

## Provstart

Starta motorn, egentligen löjligt för hur många gånger har man startat en bil? Rätt många men vissa gånger är speciella och det här var en sådan gång. Laddat batteri och Anders hängandes över motorrummet. Klick i alla reläer och annat som visar livstecken. Startläge med nyckeln och dra runt startmotorn, inte ett liv.

Vad har vi glömt? Det är första frågan man ställer sig. Vi hade inte glömt något men det visade sig att fördelaren hade vridit sig så pass mycket att allt blev fel. Nytt försök med snurrande startmotor och Anders vridande på fördelaren. Efter ca 10 sekunder hostade V4:an igång, med obefintlig tomgång och diverse tjuvstopp.

Patienten andades nästan själv efter alla ingrepp.

Lite småjusterande så att motorn i alla fall gick för sig själv och vi kunde konstatera att inga läckor fanns, vare sig vatten eller olja.

Varmkörning med kontroll av kylvätska ersattes kvällen efter med proceduren att efterdra toppbultarna och justera ventilerna. Allt flöt på och kvällen efter var det dags för läget "Front på". Innan vi skred till verket var det många visuella kontroller på de saker som är svåra att komma åt i efterhand.

Innan fronten sattes dit var det dags för att testa allt för egen maskin.

Sonetten rullade några meter fram och några meter tillbaka för egen maskin.

Lyckan var fullständig när jag kunde konstatera att kopplingen nu gick pre-

cis som den skulle, man kunde släppa kopplingen på tomgång och bilen gled iväg utan egna påhitt som något skutt framåt som jag var van vid.

När fronten kommit på plats, vilket gick väldigt lätt den här gången så började några timmars felsökning av det elektriska. Inget helljus och bara ett halvljus samt flämtade parkeringsljus. Småfel som dålig jord samt att ett flatstift halkat ur och oxid på en säkring var bovarna.

Åter till motor och topplock. Konvertering av ventilsåten så man kan köra blyfritt är något jag verkligen varmt vill rekommendera. Blyersättningsmedel som de flesta nog använder på äldre bilar är precis som namnet säger just ett ersättningsmedel. Vissa motortekniker säger att dessa medel oavsett märke inte alltid är tillräckliga. Bly som tillsattes i bensinen förr hade en funktion och motorerna var helt enkelt anpassade för det. Mitt råd är enkelt, råkar ni ut för ventilhaveri eller liknande så konvertera topplocken, det tjänar både motor och ni på. Det är inte helt gratis men på sikt blir det bra och bilen kan fortsätta rulla.

### **Första provturen**

När bilen väl ansågs klar för att kunna köra helt för egen maskin och Kjell var nöjd med lacken så infann sig första tecknet på vad som skulle komma. Vindrutetorkarna ville inte!

Febrilt letande bland kablar, säkringar och reläer. De borde gå var slutsatsen men ändå gick de inte. På rekordtid åkte fronten av igen och en torkarmotor som fanns på lager sattes dit. Nu skulle bilen ändå få åka ut på vä-

garna. Första kilometern genom söder och ut mot glasmästaren gick bra och sedan ut på motorvägen mot Jakobsberg där glasmästaren håller till. Anledningen till att besöka glasmästaren var att slutligen klippa till spränglisten för vindrutan. På väg hem mot Ekerö sattes kursen ut mot Munsö med riktigt bra landsväg. Dags att prova prestanda lite; de är bra kunde jag konstatera men plötsligt försvann flera saker, tomgång borta och även motståndet i kopplingspedalen. Efter vissa ansträngningar kom jag hem. Då börjar felsökning av tomgång och koppling, dessutom hörs ett mycket oroväckande missljud från vad som måste vara urtrampningslagret. Sammanfattningsvis fanns det tre fel varav två var lättta att åtgärda men det tredje var mindre tilltalande.

Vi börjar med kopplingen, under tiden när bilen stod hos Kjell på KN Plåt & Lack för lack så upptäcktes att det "var något fel med kopplingen, kanske huvudcylindern".

Tidigare hade jag köpt en "ny" eller i alla fall oanvänd huvudcylinder, så det var ju bara att byta. Den sattes i men den hade nu alltså gett upp. Mest troligt hade den legat för länge eller också var den inte ny. Hur som helst, det måste åtgärdas. Urtrampningslagret var ju helt nytt men av senare modell och betydligt klenare modell än det gamla lagret och efter ca åtta mil lät det som en stenkross. Alla inser nu vartåt det lutar.

Ett samtal med en styrelsekollega gav det tydliga svaret "ja det brukar ju ta något år innan allt är justerat, så det är väl inget att deppa för".

Ett samtal till Anders Loberg med det något beska beskedet: "Vi måste ta ur motor och låda igen, urtrampningslagret har gett upp". Anders deppade inte och sa bara "OK... när".

Några dagar senare var det dags igen, samma ställe, samma verktyg och samma procedur. Då upptäckte vi varför tomgången var obefintlig. Bara att erkänna, slarv vid första monteringen av motor. Bränsleslangen satt löst mellan röret i bilen och bränslepumpen samt att ett väldigt tydligt läckage kunde konstateras. Det var inte bara så enkelt som en felande förgasare.

Väl framme så upprepades proceduren med motor ur. Allt gick mycket fortare än tidigare och vipps var fronten av, motorn ur och delad från växellådan.

I samband med detta gick bakrutan i tusen delar, varför förstod vi inte men kanske en spricka eller lite ovarsam behandling, hur som helst en ny fick beställas och den hämtades i Västerås.

Nu kom det mycket spännande ögonblicket, hur stod det egentligen till med urtrampningslagret? Jo det lät som om det hade gått osmört minst 40.000 mil under konstant belastning.

Helt kass med andra ord, efter högst åtta mil. Efter mycket övervägande sattes ett gammalt lager in, jag hade två gamla att välja mellan och jag valde ett av dessa.

Egentligen skandal att behöva riva efter så kort tid, men som sagt dom gamla lagren är mycket mer bastant byggda jämfört med de nya. Huvudcylindrar fanns det nu två stycken av, bägge behövde renoveras. Vi renoverade upp den första och slav-



Demonterad huvudcylinder

cylindern var ju redan fixad. När vi ändå var där så renoverades huvudcylindern för bromsarna upp och tur var väl det, den var inte vacker under locket.

Två timmar med slipstift och en Dremel så var all rost borta, tätytorna i loppet var OK och tur var väl det. Tillbaka med allt inklusive luftning av bromsar. Bromsarna ska för övrigt bytas helt under vintern, något måste man ju ha att göra.

Motorn sattes in en sen onsdagskväll och allt gick väldigt lätt denna gång. Några timmar senare var det dags för ny provstart med tillhörande kontroller. Även den här gången var det tätt överallt. Tomgången då?

Nja, var väl det enkla svaret. Eftersom kostnaderna skenat iväg så togs beslutet att skaffa en helt ny förgasare samt ett nytt tändsystem. En ny Weber 32/36 DGV och ett Ignitor II tändsystem beställdes, budgeten var redan spräckt. Bägge delarna anlände rätt fort och när de sattes dit blev allt som en ny värld. Motorn startade nästan direkt och äntligen infann sig hoppet.

Ny tändinställning, ny justering av

förgasare. Motorn gick nu nästan som den skulle!

### *Kopplingen då?*

Jo det var tyst från urtrampningslagret och allt verkade bra. Efter lite städande bland kablar i motorrummet var det dags för återmontering av fronten. Den här kvällen gick det ännu fortare.

### *Provkörning nummer två*

Med en fungerande koppling och stabil motor och en stor portion skepsis kördes bilen upp ur garaget och ut i stockholmstrafiken en varm lördagskväll. Allt fungerade! Kopplingen fungerade som den skulle och inga tjuvstopp vid rödljus.

Nästan hemma bar det återigen iväg mot Munsö och fri väg. Allt kändes bra, riktigt bra och jag kunde den här gången köra hem utan problem. Hemma så kunde jag bara konstatera att nu var det väl ändå på rätt väg. Lite småfix är det ju alltid, som ex. byte av munstycken i förgasaren så motorn går optimalt bra. Någon dag efter var det dags för lite mer allvar. Vi tog helt enkelt Sonetten till jobbet och allt fungerade som det var tänkt. Numera är det nästan ett nöje att sitta i bilkö och titta på temperaturmätaren när den stannar lagom runt "N" och att starta vid rödljus och känna att bilen hänger med mjukt och fint samt att växellådan går som om den vore ny. Nu började hoppet infinna sig på allvar.

Killen på den lokala bensinmacken fällde kommentaren "Det var en cool Toyota det där", Vad säger man?

Den något äldre mannen på sam-

ma mack sa: "Du måste ha blyersättningsmedel; det vet du väl?"

### *Provkörning på allvar*

Efter några dagars testande på vägarna hemma med några turer till jobbet och förvånansvärt få justeringar så var det dags för mandomsprovet.

Saabfestivalen i Trollhättan hägrade med drygt 90 mil tur och retur. 04:15 startades Sonetten upp och färden på nästan bilfria vägar påbörjades.

Förutom en och annan huvudvridning från andra bilister när man körde om så gick allt bättre än förväntat. I Lidköping kom ösregnet och frågan var, skulle torkarna fungera?

Jo de fungerade fast man kan ju inte beskylla dom för att ha överkapacitet. Framme i Trollhättan ställdes bilen upp bredvid sina bröder, både äldre och nyare. Numera behöver man inte skämmas. Det bästa är att man kan konstatera att inget kylvatten går åt och att det inte är några fläckar under bilen där man parkerat. Hemma efter de dryga 90 milen kunde jag konstatera att bilen gick som den skulle men nyare bilar är trots allt betydligt bekvämare.

### *Vad lär man sig av allt ovan?*

Jo, börjar man riva i en gammal bil får man vara beredd på mycket överraskningar samt kanske backjobb. Att budgeten spricker är väl mer en naturlag som man gärna försöker blunda för. Liknelsen med gamla hus är påtaglig, det som från början bara var tänkt som några smärre ingrepp accelererar ofta, både i tid, arbete och pengar. En himla mas-



sa jobb blev det, mer än planerat från början men inget som jag vill ha ogjort. Till er som planerar att göra i ordning en Sonett vill jag bara säga: Ta god tid på dig, ha en bra lokal med bra verktyg, ha väl tilltagen budget, var beredd på överraskningar.

### *Tack!*

Speciella tack vill jag ge till följande:

- Kjell på KN plåt & lack som lackat bilen och ställt hela sin verkstad till förfogande

- Anders Loberg som varit behjälplig med allt skruvande på kvällar och hel-

ger, det går inte bara dubbelt så fort när man är två, det går tre gånger så fort och är mycket roligare.

- Kjell Wallin på ELWA-motors som plockat ihop en trevlig V4:a
- Lasse hos Glas Larsson i Jakobsberg, som fixade fram en passande vindruta,
- Hans Eklund teknisk rådgivare CSS, som rotat fram styrhysor mellan motor och växellåda samt renoverat växellådan.
- Per Jansson, reservdelsförvaltare CSS som levererat diverse delar under resans gång.

*God Jul & Gott Nytt År*

# My Summer in Sweden

Bernt Larsson

The article will also be published in Saab Missions, the club paper for Saab Car Club of Australia Limited.

Again in this fantastic Nordic summer there was a Saab Festival to visit in Trollhättan. Three years since the last one. With the upheaval of GM's exit a bit longer interval than normal, for obvious reasons.

As a matter of fact there were two parallel events. The Midnight Sun Rally (for cars 1981 or older) and the four day Saab 'Carnevale'. All run in the southern part of Sweden. I went to see the start of the rally in Jönköping with 15.000 other enthusiastic onlookers on a very hot afternoon. There was a multitude of Saabs taking part, from 92 to 99 (one driven by the Spyker Cars financier Vladimir Antonov) and one Saab 97, Sonett II V4.

The Spyker car was on show everywhere this summer. At the start of the rally, at the Swedish Open Ten-

nis Tournament in Båstad and then of course in Trollhättan.

I went to Trollhättan Friday and Saturday. At the reception area who should I meet but Erik Carlsson (in his favorite yellow shirt). As lucid and keen to talk Saab/Scania history as ever. Eric and I were active with Saab at the same time in the early 1970s but in entirely different areas thus we never actually met. He was most interested to chat about people and events of that era. Furthermore he told me that his beloved wife Pat Moss-Carlsson had passed away two years ago.

As usual there were Saabs of all vin-



tages with the new 9-5 and 9-4X taking pride of place. I had my classic 900 Cab, 1988 model, 60 000 km, on display. Lucky that I made it at all as the windscreen wiper, on the left side, naturally, suddenly stopped working in pouring rain. The wheel for the cable somehow had come loose. All things considered I had to keep driving and in the end it wasn't so bad.

Made it to the two hour Spyker Cars Seminar, covering its history, development and prospects. The presenter had a few caps to give away. My memory of how many km's the fastest car in the 24 Hours of Le Mans race would travel (approx. 4800 km) did the trick. A Spyker car participated in the 2009 race.



Outside the hall was the start up of the prototype, extended wheelbase, Spyker (with automatic transmission).

In the evening the celebratory dinner with 850 participants was held in a newly refurbished former industrial hall next to the Saab Museum. Great joy and enthusiasm, not least to see 'our own' Steven Wade get the gong as the one who best mobilized support for the Saab brand through the year. All in all it



was a great event and we hope there will be more to come.

Then it was back to the Cab and a three hour drive 'home'. Thankfully no more rain and twilight all the way. Arrived at 3 am. For the rest of the summer there was a low key gathering of a small group of car enthusiasts, every Tuesday evening, at the picturesque town square in Eksjö. I alternated between the Cab and my Baja red Sonett III 1974. The Sonett now with well over 7000 km on the clock!

Then in early August it was time to return to Sydney in the belief that most of the 'winter' was over.



# Sonett – genopbygning og reparation

Del 2

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.

Forinden du som Sonett ejer beslutter at anvende 15.000 - 20.000 på en omlakering er vigtigt at vurdere om karrosseriet skal demonteres fra bilens chassis. Beslutningen er afhængig af bilens tætninger mellem chassis og fiber, om der er lækage hvor vand kan lække ind i bilens undervogn og skabe tæring i både glasfiber og stål.



Bagskærms tætning

Demonter baghjul og kik op under skærmen, prøv forsigtigt med et søgerblad eller lille skruetrækker om gum-

milisten er ok og fleksibel. Prøv derefter med vand over forruden og kik op under instrumentbordet om der er lækager i samlingen hvor glasfiberen ved forruden er limet til undervognen.

Hvis Sonetten ikke har været adskilt siden den kørte i USA så det en hurtig beslutning, bilen skal adskilles, men med stor forsigtighed. Når hardtoppen skal demonteres er det klogt at montere en rørforbindelse mellem forkant af døråbningen og nederste bagkant, således at taget ikke revner ved den bagerste siderude, hvor hun en svag rustfri stålramme holder tag og skærm sammen.

30-40 års vejr og vind har sat sine spor i de fleste af de importerede USA biler; men fra fabrikken har de fleste haft dårlig tilpasning af døre, front og motorklap, hvilket ofte er årsagen til de mange knækkede og afgnavede kanter, de fleste Sonetter kan frem-



vis. Skaderne kan opdeles i følgende grupper:

Skader i epoxylimsamlinger.

Skader i forbindelse med stålforstærkninger.

Fugtig og porøs glasfiber.

Destruktive brud og revner.

Øvrige limskader.

Forkerte hul samlinger i chassis.

Knækkede og åbne limsamlinger er velkendte, især de komponenter der er fremstillet i sprøtestøbeforme, hvor sprøtematerialet ikke er glasfiber men epoxy. De sidstnævnte dele er letgenkendelige idet bagsiden fremtræder som en glat offwhite overflade, og at delene udvendig ligeledes er glatte og uden den glasfiber struktur man ofte kan se på resten af bilen.

Delene er: dørplader, lygtehuse og

Husk at montere en afstivning i døråbningen, før karrossen demonteres

motor inspektionsluge. Disse dele kan ikke repareres med glasfiber og polyester; men skal i stedet limes med epoxy i eventuelle brudflader og de gamle limsamlinger skal efterses og ofte skæres op med en kniv slibes rene, inden de igen limes.

Lygtehuset er opbygget af to epoxy dele, en plan forplade (hvorpå parabolen er monteret) og selve lygtehuset. De to dele er limet sammen og derefter bearbejdet, slebet og spartlet.

Revner og mindre beskadigelser af lygtehuset kan repareres uden at hele arrangementet nødvendigvis skal afmonteres fra fronten. Demontering af lygtehuset kræver derimod at hele



fronten demonteres af bilen, hvorefter koniske stifter (de samme som fra gearsystemet) trækkes ud og forbindelsesstangen kan fjernes. Herefter kan rør og muffe i lygtehuset forsigtigt adskilles, hvis der ikke er tæring imellem, så brug rigeligt af rustspray og tag god tid til operationen.

En typisk skade på lygtehuset er knækket forkant. Hvis gummistop mangler på alu-beslaget hvor lygten lukker ned mod, vil forkanten være skadet og revnet idet epoxy materialet ikke er forstærket.

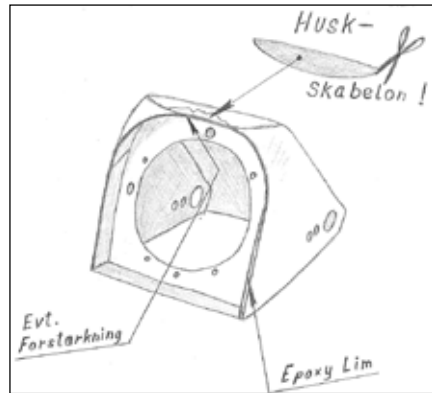


Knækket forkant pga. Manglende gummi stop.



Forkanten af lygtehuset forstærkes med et stålband, der støbes fast med epoxylim

Klip en kartonmodel af oversiden af lygtehusets krumning og marker på lygtehuset, evt. med malertape, hvor modellen passer. Denne model skal senere sikre at den samme krumning kan genskabes i nyt materiale.



Fjern maling, både på over- og underside af reparationsstedet og fjern løse stykker af epoxy og andet fiber-materiale der evt. tidligere har været anvendt til en nød-reparation! Inspektion for revner i limfladen i mellem forpladen og lygtehuset øvrige tre limflader. Revner skal rengøres med fint slibepapir der trækkes frem og tilbage i limfugen. Derefter limes med epoxylim og limfugen holdes sammen med klemmer.

Vurder derefter skaden på lygtehuset. Er der kun små revner og huller udfyldes disse med epoxy, husk forinden at lukke bagsiden med tape, således at limen ikke løber væk; men samles op og danner en ny overflade.

Kontroller med skabelonen at huset stadig har den rigtige facon. Slib revnen væk indtil grundmaterialet er solidt og uden revner. Hold kraftig lys

bag materialet, så kan mindre revner ses tydeligt. Byg derefter det manglende område op med kraftigt tape, der danner form for nyt epoxy og støb det manglende område sammen med lygtehuset.

Ved igen at anvende skabelonen slibes reparations området indtil det passer med den gamle form. Herefter vil det være klogt at indstøbe en forstrækning på underside af lygtehusets forkant. Til denne forstærkning kan anvendes strimler af glasfiber der er dyppet i epoxy og mættet. Eller der kan indstøbes galvaniseret hulbånd til fastgørelse af spær. Når blot hulbåndet er udstøbt og dækket af epoxy således at der ikke senere kan komme ilt og vand til ny tæring.

Når lygtehuset igen er på plads, så skal det sikres at lukke mekanismen i motorrummet er justeret korrekt, at der er nyt gummistop og at lygtehånd-



Gummistop for lygtehus

taget ikke smækkes ind, man at man holder igen når lygterne falder det sidste stykke.

## Tomtens nya släde?



God Jul & Gott Nytt År önskar redaktionen!

# Hjertet banker for Saab

Denna artikel som skrivits av Dag Christian Holm kommer från Nytt om Bil i Norge 2009 och har sänts till oss av Rolf Haugmo



Siden Rolf Haugmo som 12-åring oppdaget den svenske rallyføreren Erik Carlsson og hans Saaber som vant uttalige billøp, har Saab hatt en egen plass i hjertet.



Rolf Haugmos Saab Sonett III er et smykke av en bil.



V4-modellen har besøkt nordsløyfa på Nürburgring i Tyskland.

Min bilinteresse ble vekket av Erik Carlsson og hans prestasjoner med bl.a. Saab 92, 93 og 96. Han var en stor helt, sier Haugmo. Men det var nok mer enn bare dette som fascinerte han.

– Saabs flyindustri og innovative løsninger i bilene var spennende. Forhjulsdrift var de tidlig ute med, og frihjulskoblingen var jo unik – og ikke minst den flotte lyden av totaktsmotoren, særlig i de trimmede utgavene, smiler den blide askermannen, som er i besittelse av to Saab-smykker; en 76-modell 96L V4 og 73-modell Sonett III. Begge bilene er i bruk, og han veksler mellom å ha den ene i garasjen hjemme og på hytta i Sverige.

– Sonetten er vel den mest spesielle. Den har glassfiberkarosseri og et utseende som folk snur seg etter. Den vekker oppmerksomhet og er en virkelig artig bil å kjøre. Med en 1700-motor går den 800 kg tunge bilen ganske friskt, sier Haugmo, som poengterer at den lave sittestillingen gir litt gokart-følelse. V4-en har en 1500-motor på 65 hk originalt, men er tidsriktig trimmet og virkelig sprek. Haugmo kan se tilbake på mangan spennende kjøretur i den:

- Jeg har tatt den med på den legen-

dariske nordsløyfa på Nürburgring i Tyskland og på turer rundt om i Europa, og ikke minst opp til Nordkapp og på isbanekjøring i klubbens regi – som arrangeres hvert år.

Bilen har vi faktisk hatt siden 1982, og den fungerer i likhet med Sonetten utmerket – dog aller best med oktanbooster eller helsyntetisk 2-taktsolje og blytilsetning, fortsetter Haugmo. Sonetten kommer opprinnelig fra Kansas City i USA, men Haugmo fikk lagt vantene på bilen etter at den hadde fått en grundig oppussing i Danmark. I dag dyrker han sin interesse for Saab gjennom Gammalsaabens venner(GSV), som er en landsdekkende forening for alle som har interesse for gamle SAAB-biler og miljøet rundt disse.

- Vi møtes gjerne flere ganger i året, forteller Haugmo.

Og det er ikke bare klassiske Saaber som har bodd i Haugmos dobbeltgarasje.

Jeg har en 9-3 Sportcombi i dag, og har tidligere hatt diverse turbovarianter og vanlig Saab 99, sier han. Det er nærliggende å undres om Haugmos hjerte låter Saab-Saab-Saab-Saab... sånn ca. 60 ganger i minuttet.

## Rabattavtalet med Scandic fortsätter

Saxat från MHRF's PåGång 3, 2010-10-10

Samarbetet med Scandic gäller alla Scandics hotell i Norra Europa. Vår rabattkod är fortffarande D000005043, att uppges vid bokning och betalning. Medlemskort i MHRF-ansluten klubb ska kunna uppvisas vid bokning och betalning.

Tillägg från redaktören: Då Club Sonett Sweden inte har medlemskort kan ni lämpligen ta med det senaste numret av Sonettvärlden som har en medlemsmatrikel, det borde fungera.

# MHRFs årsstämma 2010

Mattias Arvidsson



Lördagen den 16:e oktober höll MHRF årsstämma på Täby Park hotell norr om Stockholm. Ordförande Micke Lindström och sekreterare Mattias Arvidsson representerade CSS.

Morgonen var kall. Termometern visade -2,5 grader så jag var lite orolig för hur min Sonett skulle starta. Hon står i kallgarage och jag hade inte haft igång henne på ett par veckor. Micke och jag hade stämt träff vid en mack i Sollentuna för att åka Sonett till årsstämman. Gittan (min Sonett) startade snällt på tredje försöket. Solen sken och det var en fin höstdag. När jag kom till avtalad plats såg

jag först inte Micke som redan var på plats – Sonetterna är inte stora i jämförelse med moderna familjebilar. Det var en härlig känsla att sedan ligga bakom en annan Sonett på väg från Sollentuna till Täby!

Stämman inleddes med registrering och kaffe och macka innan vi tog plats i hörsalen.

MHRF:s förbundsordförande Peter Edqvist drog dagens innehåll där förmiddagen ägnades åt olika punk-

ter relaterade till MHRF:s verksamhet och eftermiddagen åt själva stämman.

Här följer en sammanfattning av förmiddagens punkter.

## *Besiktningmarknaden*

Sedan den 1/7 är besiktningmarknaden avreglerad och det finns idag 3 aktörer på marknaden; Svensk bilprovning, Carspect (A-Katsastus) och Dekra. Fler aktörer är på väg. Närvarande vid mötet var representanter från SBP (Richard Gimser), Carspect (Per Johansson) och Transportstyrelsen (Mats Hjälms). Deltagarna i panelen fick presentera sig själva och det företag/den myndighet som de representerade. Sedan följde en utfrågning där några givna frågor besvarades samt frågor från auditoriet.

## *Ny hemsida för MHRF*

Lennart West presenterade den nya hemsidan. Nyheter är lättare navigering och en bra evenemangskalender. Klubbarna kan själva uppdatera information om den egna klubben.

## *Ordförandekonferenser*

För att ge medlemsklubbarna tillfälle till lite djupare frågor och utförliga svar har det hållits 3 "Ordförandekonferenser" under 2010. Trots namnet är mötena inget som är förbehållet medlemsklubbarnas ordförande. Konferenserna som har hållits i Hallsberg, Uppsala och Växjö har startat vid lunchtid en lördag och pågått till lunch dagen efter. På programmet har det stått föreläsningar och grupparbeten. Man har också diskuterat MHRF-försäkringen specifikt för att öka kun-

skapen bland medlemsklubbarna vad försäkringen innebär. Det är bl.a. dåligt känt att klubbarna får återbäring och att överskottet från försäkringen möjliggör fler myndighetskontakter för MHRF, något som är förbundets viktigaste uppgift.

## *Motorhistoriska dagen*

Den 6:e juni firas inte bara nationaldagen utan också Motorhistoriska dagen. 2010 var 60 arrangemang anmälda till en tävling om bästa evenemang. 5 av dessa gick till final. Prisutdelningen av "Kultur på väg" gjordes i närvaro av lokalpolitiker, ministrar och landshövdingar. Ett mycket bra sätt för fordons hobbyn att knyta kontakter med makthavarna.

## *MHRF-försäkringen*

34500 fordon är idag försäkrade men den stadiga ökningen börjar att plana ut, framför allt för MC:s.

Under 2010 har man noterat onormalt många bränder. Det har gjorts 7 gånger så många anmälningar mot normalt. 13 fordon har förstörts och 1,3 MSEK har betalats ut.

MHRF träffar Folksam under oktober för att diskutera premier, självrisiker och produkter.

## *Frågor till styrelsen*

En delegat frågade om MHRF kommer att uppmärksamma att bilen fyller 125 år i januari 2011. Förbundsordföranden svarade kryptiskt att man känner till jubileet...

## *Sverigeklassikern*

2010 kördes rallyt i Östersundstrak-



ten med över 200 deltagande fordon.

2011 anordnas rallyt i Gästrikland med start och mål i centrala Gävle. Rallyt firar dessutom 30-årsjubileum nästa år.

### *FIVA world rally 2011*

Detta rally anordnas varje år i något av FIVA:s 75 medlemsländer. 2011 är det Sveriges tur. Det är öppet för alla medlemmar i MHRF att anmäla sig men antalet platser är begränsat. Se [www.fiva-world-rally.se](http://www.fiva-world-rally.se) för mer information.

### *Nya medlemsklubbar*

En klubb söker medlemskap i MHRF – MC-polisveteranerna. Representanter för klubben presenterade sin verksamhet. Man har ca 400 medlemmar och sköter underhållet av Polismuseets fordon som består av 2 bussar, 11 bilar och 23 MC:s.

Bilar på parkeringen



Eftersom medlemskap i MC-veteranerna är förbehållet MC-poliser eller pensionerade dito kan klubben endast bli stödmedlem enligt MHRF:s statuter.

Efter dessa punkter var det dags för en gemensam lunch för alla deltagare. Vi blev bjudna på "Havets Wallenbergare", "Kycklingben" eller Kantarellsoppa.

Under lunchpausen passade Micke och jag på att gå ut på parkeringen för att se om det var några andra som hade tagit sina gammelmilar till stämman. Tyvärr var det sparsamt med sådana på parkeringen. Förutom våra två Sonetter fanns där en MGB, en Porsche 356, en för mig okänd gammal BMW samt ytterligare någon gammelmil bil bland alla moderna personbilar. När vi gick in i hörsalen för förbundsstämman noterade jag att Citroënklubben hade dukat upp ett bord och gjorde lite reklam för sig genom att dela ut exemplar av sin klubbtid-

ning. Kanske något för CSS att tänka på till nästa år!

Efter lunch vidtog förbundsstämman som endast är öppen för delegater från medlemsklubbarna. Delegater från 85 klubbar var närvarande och själva stämman bjöd inte på mycket att rapportera. De sedvanliga punkterna vid årsmöten betades av i snabb takt. Utöver det vanliga kan följande noteras:

MC-polisveteranerna valdes in som stödmedlem.

En motion angående förtydligande om hur medlemsklubbarna ska rapportera antal medlemmar till MHRF bifölls och styrelsen ska till nästa år komma med ett förslag.

En motion om att MHRF ska avsätta mer resurser för att arbeta för att myndigheternas krav på registre-

ringshandlingar för äldre MC:s ska lättas bifölls med ett tillägg.

Viss diskussion uppstod när revisorer skulle väljas eftersom valberedningen hade föreslagit mandattider som stred mot stadgarna. Trots detta valdes revisorerna enligt valberedningens förslag.

Preliminärt datum för nästa års stämma är lördagen den 15/10.

När årsstämman var avslutad avslutades dagen med kaffe och lite snack utanför hörsalen. På parkeringen fick vi lite kommentarer om våra bilar innan vi skildes åt efter en lärorik och spännande dag.



Auditoriet



## 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!



Första helgen i oktober var vi och hämtade en kaross (2 delar) och lite diverse prylar i Falköping. Det var Mats Johansson (Westspeed Sweden) som hade köpt dem för många år sedan. Han hade prislistan kvar från Saab vilken gällde 1991.

Delarna är nya så det passar oss perfekt, det kändes bra när vi åkte hem att vi har räddat delarna till eftervärlden.



Hatighetsmätarwire Sonett II

Pris 300:-

Speedometercable Sonett II

Price 300 SEK

## Reservdelslistan

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadsdatabok	215:-	III		Kopia
175422	Res.delskatalog	310:-	Alla		Kopia
788249	Verkstadsdatabok	215:-	II, II V4		Kopia
1051199	Hjulbult	60:-	Alla		Till Ronalfälgar
7175680	Bromsljuskontakt	160:-	II, II V4		
7175680/1	Bromsljuskontakt	160:-	III		
7378912	Golvplåt	450:-	Sa 95/96		Vänster bak, II,III
7378920	Golvplåt	450:-	Sa 95/96		Höger bak, II,III
7378896	Golvplåt	390:-	Sa 95/96		Vänster mittendel, II,III
7378904	Golvplåt	390:-	Sa 95/96		Höger mittendel, II,III
7400286	Gavel	195:-	Alla		Hjulhusplåt V-fram bakom hjulet
7400310	Plåt	525:-	II V4	Alla	Plåt bakom vänster dörr (nyttillv.)
7400351	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Vänster sida
7400641	Ram	320:-	II, II V4	Alla	Stolsunderrede V och H
7400724	Ljuddämpare	975:-	II,v4		Nyttillv Originalrör rosttrögt material
7400955	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401367	Avgasrörsats	995:-	II		Nyttillv Originalrör
7401458	Gummibricka	76:-	II, II V4	Alla	Infästning kaross
7401748	Spindel	225:-	Alla		Till höger vindrutetorkare
7401888	Panelbräda	1070:-	II	Till 78	Trä
7402233	Plåt	530:-	II V4	Alla	Plåt bakom höger dörr (nyttillv.)
7402282	Dörrstolpe	100:-	II	Till 268	Höger
7402720	Kylarfäste	25:-	II, II V4	Alla	Höger
7403579	Ledskena	320:-	Alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	10:-	Alla		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403694	Bakruta	6210:-	II, II V4	Alla	Nyttillverkad
7403728	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Vänster
7403736	Dörrskal	1740:-	II, II V4	Till 328	Höger
7403884	Glas	150:-	II, II V4	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7404312	Huvlås	300:-	II,IIv4		Gummistroppar, pris per par
7404619	Rutfäste	120:-	II, II V4	Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	10:-	II, II V4	Till 328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	235:-	Alla		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405350	Bakdel (Lukas)	345:-	Alla		"Potta" till huvudstrålkastare
7405368	Justerring	175:-	Alla		Bakre ring huvudstrålkastare
7405385	Justerskruv (sats)	175:-	Alla		Justerskruv till huvudstrålk.
7405400	Hållarring	175:-	Alla		Håller strålk.ins. mot justeringen
7405418	Kromring	290:-	Alla		Yttre ring till huvudstrålkastare
7405772	Gummipackning	210:-	Alla		Mellan kaross och huvudstrålk.
7405780	Mellanlägg	15:-			Finns ej i res.delskatalogen
7406192	Grill	1065:-	II, II V4	Alla	Rå obearbetad (nyttillv.)
7406945	Plugg	27:-	Alla		Nedanför rutan som huven vilar på
7407745	Fästöra	35:-	II, II V4	Alla	Bilbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	35:-	Alla	Till 7050303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	595:-	Alla		Blinkers/park.ljus kompl.
7409105	Fjäder	830:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram (nyttillv.)
7409105/2	Fjäder	915:-	II, II V4, III	Alla	Chassifjäder fram 15% hårdare grön
7409154	Plåt	855:-	II V4	Alla	Bakstycke chassi (nyttillv.)
7409220	Stänkskydd	165:-	II, II V4	Alla	Höger
7409238	Fäste	45:-	II, II V4	Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	45:-	II, II V4	Alla	Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	90:-	II V4, III	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	90:-	II V4	Till 1228	Fäste till kupéfäkt
7410178	Däck	270:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7410772	Plåt	495:-	II V4	Alla	Plåt framför vänster dörr (nyttillv.)
7410780	Plåt	495:-	II V4	Alla	Plåt framför höger dörr (nyttillv.)
7410798	Fäste	25:-	II V4, III	Alla	Till returfjäder gasreglage
7411804	Fjäder	695:-	II, II V4	Alla	Chassifjäder bak (nyttillv.)

7411804/2	Fjäder	795:-	III	Alla	Chassifjäder bak ngt hårdare vit (nyttillv.)
7411960	Mellanlägg	10:-	II V4, III	Till 97725002000	Till låsmekanism dörr
7412109	Dörrlås	320:-	II V4	328-1868	Vänster
7412117	Dörrlås	320:-	II V4	328-1868	Höger
7412182	Emblem	275:-	II V4	Alla	Till motorhuv
7412315	Spjäll	485:-	Alla		Defroster, runda på panelen
7412935	Arm	10:-	Alla		Till bromsvarn. kontakt
7413057	Pedalställ	160:-	II V4	329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	270:-	II V4	från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	90:-	II V4, III	från 329-	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	75:-	II V4, III	Till 71501265	Över värmepaket
7414055	Torpedplåt	430:-	II V4	från 1229 -	
7414188	Kabel	15:-	II V4	från 550 -	Till ljusrelä
7414295	Kona	45:-	II V4, III	Alla	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414477	Knutplåt	105:-	II V4, III	från 1229 -	Trekantplåt i motorrum
7414493	Låsbleck	30:-	II V4	från 1229 -	Till handskfackslucka
7414543	Kulsnäppare	25:-	II V4	från 1229 -	Till handskfack
7414576	Plåt	325:-	II V4	från 329 -	Luftintag vid torped
7414808	Reglagearm	20:-	II V4, III	Alla	Till ventilation def./golv
7414998	Lykta	270:-	II V4, III	från 1229 -	Blinkers fram USA
7415102	Skena	55:-	II V4	från 1229 -	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	10:-	II V4, III	Alla	Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	110:-	III	Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	135:-	III	Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415698	Stötfångare	3985:-	III	Till -97735000400	Bakre (nyttillverkad)
7415706	Stötfångare	3985:-	III	Till -97735000400	Främre (nyttillverkad)
7415821	Kåpa	145:-	III	Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7416001	Panel	1820:-	III	Till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	1020:-	III	Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	860:-	III	Till -97725002000	Höger
7416274	Kabel	325:-	II V4, III	Alla	+kabel till batteri
7416290	Knapp	60:-	III	Alla	"Plastmutter" till låspinne på bakrutan
7416464	Stolpe	140:-	III	Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta
7416480	Mellanlägg	5:-	III	Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	985:-	III	Alla	
7416597	Hastighetsmätare	1500:-	III	Alla	Mäter i miles
7416639	Slang	45:-	III	Alla	Mellan exp.kärl och kylare
7416738	Axel	230:-	III	Alla	Till höger lamphus
7416787	Konsol	50:-	III	Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	640:-	II,III	Till -97725002000	Vänster tröskelplåt (nyttillv.)
7416936	Plåt	640:-	II,III	Till -97725002000	Höger tröskelplåt (nyttillv.)
7417017	Knapp	60:-	III	Alla	"Plastmutter" till vent.ruta bl a
7417025	Bult	45:-	III	Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggspant	370:-	III	Alla	Plåt framför tanken
7417181	Pedalplåt	200:-	III	Alla	Mellan golv och torped L.H
7417199	Pedalplåt	200:-	III	Alla	Mellan golv och torped R.H
7417207	Grill	745:-	III	Till -71501265	Tre parallella alu.ribbor
7417355	Kabelknippe	55:-	III	Alla	Till blinkers/helljusspak
7417389	Kullänk	160:-	III	Alla	Mekanism vid växellåda
7417413	Konsol	535:-	III	Alla	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	130:-	III	Alla	Lagring till växelspak
7417470	Hylsa	20:-	III	Alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	5:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417504	Bricka	5:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417538	Fjäderspär	15:-	III	Alla	Till växelmekanism
7417579	Förstärkning	50:-	III	Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	325:-	III	Till -70500303	Till rattstång
7417876	Kåpa	150:-	III	Alla	För mont. av x-ljus innanför grillen
7418031	Fästbygel	15:-	III	Till -97725002000	Till varvräkn.
7418049	Fästbygel	15:-	III	Till -97725002000	Till hastighetsm.
7418130	Skärm	195:-	III	Alla	Innerskärm höger fram
7418197	Skena	25:-	III	Alla	Till handskfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	30:-	III	Till -97725002000	Täckplåt radiouttag

7418494	Medbringare	30:-	III	Alla	Till rattstång, bakom ratt
7418502	Rattlagerkåpa	135:-	III	Till -70500303	Plastkåpa över rattstång
7418536	Yttre plåt, H	295:-	III		
7418554	Yttre plåt V	295:-	III		
7418619	Avgassamlare	800:-	III	Alla	Främre avgasrör ("bockhorn")
7418635	Slang	10:-	III	Alla	Till vindrutespolarpump
7418700	Karrosskal	16050:-	III	Äldre utförande	
7418734	Fäste	30:-	III	Alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	40:-	III	Alla	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	35:-	III	Till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handskfackslucka	110:-	III	Alla	Kompl.
7418775	Konsol	65:-	III	Alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörrskal	1740:-	III	Alla	Vänster
7418809	Dörrskal	1740:-	III	Alla	Höger
7418817	Dörrstopp	55:-	III	Alla	Arm i framkant dörr
7418833	Dörrlås	150:-	III	Till -70500303	ev. fel i res.delskatalog
7418841	Mutter	45:-	III	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	325:-	III	Alla	Höger
7418908	Bakruta	1070:-	III	Till -977250002000	Med hål för stötta
7418924	Glasruta	535:-	III	Alla	Stora rutan i dörr, grön
7418932	Glasruta	215:-	III	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7418940	Glasruta	325:-	III	Alla	Ventilationsruta bak, grön
7419021	Instrumenttavla	125:-	III	Alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7419047	Kulled	80:-	III	Till -97725002000	Till bakrutesötta
7419070	Klädsel	180:-	III	Alla	Inre matta vänster hjulhus
7419161	Klädsel	140:-	III	Alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419179	Klädsel	140:-	III	Alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419484	Axel	160:-	III	Alla	"Parallellstag" mellan huvudljus
7419567	Bussning	25:-	III	Alla	Till ljusmekanism
7419971	List	10:-	III	Alla	Till bensinpåfylln. slang
7420110	Konsol	55:-	III	Till -97725002000	Fäste värme,vent. reglage
7420219	Slang	65:-	III	Till -70500303	V ventilationsslang
7420284	Stång	80:-	III	70500001-97725002000	Till låsning dörr
7420326	Bygel	40:-	III	Alla	Fästbygel bakljus
7420656	Skruv	5:-	III	från 71500001-	Till fästbygel torkarmotor
7420664	Manöverlänk	50:-	III	Till -97725002000	Till dörrlås
7420672	Fäste	130:-	III	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7420680	Fäste	105:-	III	Till -97735000400	Höger frontstag vid stötf.
7420706	Plåt	80:-	III	Alla	Högtalargaller
7420813	Distanshylsa	5:-	III	Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr
7420854	Bricka	5:-	III	Alla	Låsbricka till gångjärn i dörr
7421027	Distanshylsa	5:-	III	Alla	Till 7420284 låsmanövr. insida dörr
7421134	Isolerskiva	535:-	III	Alla	Isolering bakstam (Gulfibertyp)
7421175	Bricka	10:-	III	Alla	Till innerskärm främre hjulhus
7421183	Stag	35:-	III	Alla	Till fäste av framskärmarna
7421217	Expander	20:-	III	Alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7421241	Fäste	40:-	III	Alla	Till motorluckslås (pinne)
7421365	Fjäder	5:-	III	Alla	Till motorluckslås (pinne)
7421415	Fäste	50:-	III	Till -97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7421480	Reglage	35:-	III	Alla	Reglagearm till frihjul
7421506	Stopparm	55:-	III	Alla	Till huvudljus
7421696	Etikett	15:-	III	70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja
7421704	Slang	40:-	III	70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder
7421761	Bricka	20:-	III	Till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus
7421795	Bricka	1:-	III	Alla	Till manöverhandtag huvudljus
7421951	Plåt	5:-	III	från 71500001-	Till varvmeutblås golv
7421993	Torpedplåt	750:-	III	Alla	
7422058	Slang	80:-	III	Från 71500001-	Returbränsleledning
7422173	Omkopplare	260:-	III	Från 71500001-	Torkare/spolarspak på rattstång
7422207	Bricka	5:-	III	Från 71500001-	Till sprint handbromsspak
7422223	Kabelknippe	65:-	III	Från 71500001-	Till vindrutetorkarspak
7422231	Kabel	50:-	III	Alla	Till signalhorn
7422272	Jordkabel	30:-	III	Alla	Liten under panelen

7422447	Skena	80:-	III	Alla	Fästskena stora rutan i dörr
7422504	Sidklädsel	350:-	III	70500228-97735002100	Vänster över dörr
7422538	Kåpa	130:-	III	Till -71501265	Tankrörskåpa (tidigt utförande)
7422553	Klädsel	645:-	III	70500228-71501200	Höger sidostycke i bagagerum
7422561	Klädsel	110:-	III	Alla	I bagagerum ovanför bakstam
7422611	Dörrfås	295:-	III	Från 71500001-	Vänster dörr
7422629	Dörrfås	295:-	III	Från 71500001-	Höger dörr
7422975	Mutter	5:-	III	Alla	Till rutfäste stora rutan i dörr
7423098	Skruv	5:-	III	Från 71500001-	Till fäste stora rutan i dörr
7423163	Gångjärn	35:-	III	Alla	Till ventilationsruta
7423254	Konsol	750:-	III	97725000088-97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	65:-	III	Från 71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423437	Hjulbult	60:-	III	Från 97725000001-	Till "Fotbollsföljar"
7423635	Rattstång	510:-	III	Till -70500303	
7423700	Vinkel	15:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423840	Kåpa	425:-	III	Alla	Över bagagerumsläset (nyttillv.)
7423882	Hållare	80:-	III	Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	10:-	III	Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skylt	15:-	III	97725001186-97725002000	AUX-skyilt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	25:-	III	Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	5:-	III	Alla	Till bagagerumsläs
7424203	Dämpare	375:-	III	Alla	Stång växelmekanism
7424252	Kontakt	110:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växelstång	350:-	III	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	30:-	III	Från 97725001186-	Till backljuskontakt
7424328	Konsol	535:-	III	Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	805:-	III	Från 97725000001-	Kupefläkt
7424526	Isoleringsmatta	80:-	III	Från 9772500000-	Mot torped
7424567	Stöd	105:-	III	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	25:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	455:-	III	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	270:-	III	Alla	H. främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skylt	15:-	III	97725001186-97725002000	FAN-skyilt till instr.panel
7425044	Plåt	295:-	III	Från 97735000401-	Bakstycke i utrymme för reservhjul
7425085	Fäste	75:-	III	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425259	Dörrstolpe	485:-	III	Alla	Vänster bakre låda
7425267	Dörrstolpe	485:-	III	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	5:-	III	Alla	Till störtbåge
7425390	Bricka	5:-	III	Alla	Till störtbåge
7425481	Dörram	860:-	III	Från 97725002000-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	30:-	III	Från 97735000001-	Till varvräknare
7425762	Bakruta	1070:-	III	Från 97735000001-	Utan hål för stötta
7425770	Störtbåge	510:-	III	Alla	
7425796	Gasdämpare	880:-/par	III	Ch. 97735000001 -	Till bakruta
7425812	Manöverstång	270:-	III	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hållare	15:-	III	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel
7425895	Bult	30:-	III	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	635:-	III	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7485986	Stag	55:-	III	Från 97735000001-	
7425994	Manöverlänk	65:-	III	Från 97735000001-	
7426018	Matta	30:-	III	Alla	Till läsmekanism i dörr
7426125	Skärm	195:-	III	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426380	Klädsel	645:-	III	97735000001-97735002100	Innerskärm vänster fram
7426513	Cellblock	40:-	III	Från 97735000001-	Höger sida i bagagerum
7426604	Fästskena	25:-	III	Från 71500001-	Till främre stötf.
7426646	Motorhuv	14700:-	III	Alla	Till kolkänister
7426737	Skyddshölje	375:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	80:-	III	Från 97725000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	40:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	15:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	145:-	III	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	40:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak

7427776	Cellblock	40:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	55:-	III	Alla	Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	16050:-	III		
7428071	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	3105:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1605:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1070:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1445:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	2035:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
7428154	Golv (cupén)	11560:-	Alla		Nyttilverkat, mkt hög kvalitet
8555935	Fördelarlock	70:-	II V4, III	Alla	BOSCH-original
8803777	Luftfilter	155:-	II V4, III	Alla	
8804320	Emblem	225:-	III	Från 97725000001-	Till grillen, ngt avvikande mot original
8918823	Emblem	175:-	III	Från 97725000001-	Fälgemblem till "fotbollsföljar"
7600208	Plåt	515:-	Alla		Bagagerumsgolv Saab 96
-	Plåt	370:-	Alla		Rep.plåt bak stötdämparfäste, H
-	Plåt	370:-	Alla		Rep.plåt bak stötdämparfäste, V
-	Lykta	745:-	III		Sidomarkeringsljus
7424500	Grill	2295:-	III	Fr 1972-	Nyttillv.
-	Plåt	395:-	III		Ihopsvetsade 74 15 821 o 74 24 989
-	Kompl avgasrör	5495:-	III		Nyttillv Originalrör
7409568	Avgasrörsats V4	1195:-	IIv4		Nyttillv Originalrör
7409717	Främre avgasrör	1025:-	IIv4		Nyttillv
7404163	Vindruta	2495:-	Alla		Grön.
7427889	Ljuddämpare		III		Nyttillv Originalrör.
7418569	Främre ljuddämp v		III		Nyttillv Originalrör.
7418577	Främre ljuddämp h		III		Nyttillv Originalrör.
7427941	Bakre rör v		III		Nyttillv Originalrör.
7427958	Bakre rör h		III		Nyttillv Originalrör.
7425768	Gummistötfångare	3000:-	III	ch. 97735000401-	NOS
7400393	H-broms wire	250:-	II		Nyttillv
7416761	H-broms wire	250:-	III		Nyttillv
7836430	R-sats broms,Hcyl	195:-	II,III	Alla	
7846074	Koppl s-cyl,reprsats	85:-	IV4,III		
7846082	Koppl h-cyl,reprsats	105:-	IV4,III		
737887	Golvplåt, främre v	430:-	IV4,III		Nyttillv
737888	Golvplåt främre h	430:-	IV4,III		Nyttillv
-	Avgas kompl	3195:-	IV4		Nyttillv Original
8215865	Emblem	270:-	III		Fyrkantigt emlem huven tidig III:a
7313752	Golvplugg	60:-	IV4, III		
-	List fram ruta	600:-	II,III		spännigt ingår.
-	List bakruta III	540:-	III		
7082506	Bakaxelrem	65:-	II,III		
7903172	Bultsats,dito	40:-	II,III		
737887	Golvplåt V-ram	430:-	alla		
737888	Golvplåt H-ram	430:-	alla		
7332497	Gummimanschett	385:-	II		Mellan luftfilter, förgasare
7403900	List	175:-	II,III		Utv dörr V
7407323	List	175:-	II,III		Utv dörr H
7419385	Dörrklädsel inv H	3115:-	III		Svarta kilen som sitter under rutan
7419393	Dörrklädsel inv V	3115:-	III		Svarta kilen som sitter under rutan
7417371	Gummibäl	180:-			
8803280	Gummikudde	250:-	II,III		
8505604	Lyktglas bak	600:-	III		Hella original.
8910374	Damask	226:-	II,III		
7343288	H-mätarkabel	300:-	II		
7071541	Fästpl Bakaxelrem	60:-	II,III		1 Sats/4st.
7417884	Sidoljus gummi V	185:-	III		
7417885	Sidoljus gummi H	185:-	III		

## Medlemsavgiften 2011

Ett år går snabbt, det är dags att förnya medlemskapet i Club Sonett Sweden genom att betala medlemsavgiften för nästa år. Vi uppskattar som vanligt att Du gör det vid kommande månadsskifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/10 av Sonettvärlden. **Gör oss den tjänsten att betala i tid och rätt avgift så slipper vår kassör att påminna er, han har fullt upp ändå!** Årsmötet 2010 beslöt att höja medlemsavgiften till 300:- för alla medlemmar för att bekosta att Sonettvärlden numer trycks helt i färg. För medlemmar bosatta utomlands

är avgiften motsvarande i EUR/USD eller annan valuta. Postgirokontot är 358730-0, vilket är förtryckt på avin. Vår kassör Johnny Johansson ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar för Din adress och Ditt bilnehav. Kolla gärna om det stämmer i matrikeln i 4/2009. Gör det inte det ber vi Dig att kontakta honom. Gärna per mail: johnny0521221250@telia.com. Ett flyttkort till hans adress Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön är också ett bra alternativ.

## The member fee 2011

We kindly ask you to send us the member fee for Club Sonett Sweden for 2011. We hope that you are content with your club and that you have been able to follow the activities through our club magazine Sonettvärlden or on our home page www.sonettclub.se. It is our request that we receive the member fee latest in January 2011. **The fee is SEK 300**, or equivalent value in other currency, for our foreign members. The fee is slightly increased as we must cover that we now print Sonettvärlden entirely in colour. You can transfer the money to our bank or use the postal giro service. The bank for Club Sonett Sweden is Swedbank. Address: Swedbank, SE-105 34 Stockholm. Swift address: SWEDSESS Telex: 128 26 SWEDBNK S. IBAN: SE 1280000008368347079181 The account number is 83683 47079181 If you transfer the money to our bank, please pay the bank expenses.

The postal giro account number is 358730-0. If you use the postal giro, please add **SEK 60** for their expenses. You can also send the amount as bills to our cashier: **Johnny Johansson, Hallernavägen 2, SE-468 33 Vargön, Sweden** Your fast attendance to this matter would be appreciated as it creates problems with our member file if the annual fee is unpaid. **Please see to that our cashier must not remind you!** Do not forget that you are always welcome to participate with articles in our club magazine Sonettvärlden or to inform us about articles about the Sonett in foreign papers. You may write about e.g. how you bought your car, interesting memories, spare part questions and so on. We will see to, that it will be translated to Swedish, unless we prefer to publish the article in its original language.



## det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

### Klassiker

I juni numret av tidningen Klassiker har man ett gediget reportage av Claes Johansson, vem annars, med rubriken "Evolution!" Han jämför där Saab 92 och 93 i en femsidors artikel, rikt illustrerad med såväl gamla som nya bilder. I artikeln kommer han även in på den första Sonetten när han skriver om den då nya Saab 93: "1956 var den första årsmodellen och plötsligt var det väldigt trögt för Philipssons att bli av med de sista 92:orna i lagret. Det hjälpte föga att man utrustade den med 93:ans hela stötfångare. Rabatterna var generösa.

Känslan av på ett pånyttfött Saab blev inte mindre efter att man chockvisat nya Saab Super Sport – Sonetten – på Stockholms Bilsalong i februari. En Sasonritad extrensportvagn



byggd på en nitad lådrum i aluminium och en plastkaross, en sensation". I samma nummer berättar Claes om hur det gick till när han köpte Sonettfälgar i plåt. Han avstod från att köpa en komplett teservis med Saablogotype för 1200 kronor på Tradera vilket han grämdes sig över och istället köpte han fyra Sonettfälgar i plåt för 2000 kronor. Han skulle ha dem till den välkända Saab husbilen som numera åter är röd och skriver så här om dem: "Med de läskigt snygga och en tum bredare Sonettfälgarna kunde en hel kedja av tänkbara händelser dra igång. Så här: Jag blåstrar och målar Sonettfälgarna röda och monterar på husbilen. Då kan jag fläska på uppemot 185-15!" Resten av kedjan lämnar vi därhän, men den inkluderade i alla fall en Saab 92 som ägs av Claes. – Det står faktiskt ytterligare en liten artikel med Sonettanknytning i Klassiker, den har rubriken "Heinels Verkstad lever vidare – på sparlåga". Den handlar egentligen om att de byggde ett antal Range Rover ambulanser men nuförtiden ägnar man sig åt att inreda värdetransportfordon då många skickliga plåtslagare gått i pension. I noti-



sen står det vidare att "Både Saab och Volvo har haft god hjälp av Heinels genom åren. Prototyperna till Saab Sonett och Volvo 760 byggdes för hand av Heinels. Företaget fick också förtroendet att tillverka 11000 inredningar till Sonetten".

Slutligen tack till Julle Leiner för lånet av tidningen som hade så mycket material med anknytning till Sonetten.

### Teknikens Värld

Peter Klemensberger, journalist på Teknikens värld redigerar en stående spalt som heter "I backspegeln". I nummer 17, 2010 skrev han om Inge Ivarssons Sonett III från 1971. Tanken bakom denna spalt är att bara återbesöka bilar och i vissa fall samma ägare som man en gång i tiden har haft ett reportage om i Teknikens Värld. Vilket förstås innebär att Inges Sonett redan varit med, närmare bestämt i nummer 26/1971. På den tiden var det en pressbil och Teknikens Världs rubrik då var "Inte mycket till sportvagn men otroligt rolig att köra". När Sonetten tjänat ut som pressbil köpte Inge från Lilla Edet utanför Trollhättan bilen och har haft den sedan dess. Trots de många årens ägande har den bara gått drygt 5000 mil och är i ett sådant bra skick att den vann Sonettklassen på Saabfestivalen 2010.

Genom tillmötesgående från Teknikens Värld kommer vi att publicera denna artikel i sin helhet så småningom i Sonettvärlden. Tack förresten till Johnny Johansson som sände mig klippet.

### SVT Play

Berndt Eliasson sände mig en länk till SVT Play:

[http://svtplay.se/v/2087539/k-markt\\_form/27\\_7=](http://svtplay.se/v/2087539/k-markt_form/27_7=)

Programmet K märkt visar gamla bilder från förr, i detta avsnitt på olika Saabmodeller i allmänhet och MFI 13 i synnerhet. Om nu inte länken fungerar när ni läser detta så säger speaker-texten följande: "1966 är ett årtal i Saabs historia som är värt att lägga på minnet av flera skäl; sportvagnen Saab Sonett såg dagens ljus och premiärvisades i samband med en modevisning på Grand Hotell i Stockholm. Proffsboxaren Bosse Högberg, om nu någon minns honom, tillhörde visst dom som körde runt i denna plastkaross som aldrig blev någon riktig succé. Men sportbilar är alltid sportbilar och Saab Sonett gav ett häftigare skimmer åt en annars ganska tråkig svensk folkbil."

Om dessa speakerord tillåter sig redaktören för Sonettvärlden att ha följande åsikter:

Det var inte vilken produktionssonett som helst som visades utan en av de två prototyperna, MFI 13. Den var så ny att inte grillen kommit på plats än.

Kommer jag ihåg rätt visades den redan 1965 och i så fall var inte premiären på Grand Hotell utan vid Saabs kursgård Hedenlunda i närheten av Flen, de vintriga bilderna tyder på det.

Bosse Högberg kan förvisso ha kört omkring i en Sonett men definitivt inte MFI 13.

Vad är succé? Om en modell är så omtyckt som Sonetten så har den nog gjort succé. Att de andra Saabmodel-

lerna skulle vara tråkiga får stå för K märkt, jag är av annan åsikt.

### Nostalgia

"Succé för Saab Festival 2010". Så skrev tidningen Nostalgia och närmare bestämt SL Sjöberg om Saabfestivalen innan han berättade lite om bakgrunden till den. Som till exempel om alla entusiaster världen runt som bidrog till att GM beslöt sig för att sälja Saab istället för att helt sonika lägga ner företaget. Saabs tekniske direktör, Mats Fägerhag var en av dem som fick GM att tänka om.

På en av bilderna från festivalen ser vi en rad med Sonetter och bildtexten löd: "Club Sonett Sweden med 400 medlemmar representerades självklart under Saabfestivalen. Totalt producerades drygt 10000 Sonetter åren 1966-1974." En annan bild visar vår ordförande Micke Lindström med sin Sonett III från 1971. Han är tredje ägaren och har haft den i sex år.

Prominenta prisutdelare var Saabs VD Jan-Åke Johnsson och ordförande Victor Muller och den som hylla-



des mest var mycket välförtjänt Erik Carlsson "På Taket" som lika flitigt som vanligt skrev sin autograf. Tack Göran Sundin och Johnny Johansson för tipset om artikeln.

### Saab Missions

Det är inte bara svenskar som gillar Saab. Så långt bort som i Australien finns det en Saabklubb, "Saab Car Club of Australia Limited". Deras klubbtidning heter Saab Missions och Bernt Larsson uppmärksammade att det stod om en Sonett III i nummer 1, 2010. Artikeln handlar om "The Classic Car Show at Whiteman Park, en allbilsträff i västra Australien. 70 klubbar var där med över 1000 fordon. I år hölls träffen den 21 mars och bland alla dessa bilar fanns även hela 9 Saabar och av dessa en Sonett! Dessa räknades förstås upp i ar-



tikeln men vi nöjer oss att meddela, att den enda närvarande Sonetten kördes av Henk Ossendrijver, det var en 1971. Totalt finns det bara 2-3 Sonetter i Australien.

Såsom under tidigare år attraherade denna Sonett III de nyfikna. "Det här kunde väl inte vara en Saab?" Man gick till bilens bakre del där man mistroget stirrade på Saabemblemet. De flesta var förbryllade av synen men några äldre män tittade på motorn med ett visst igenkännande. När de fick tipset att sådana motorer även satt i Ford Transit eller Ford Taunus så log de igenkännande.

Vill ni gå in på klubbens hemsida så heter den: [www.saabclub.org.au](http://www.saabclub.org.au)

## TVI

Den 14 september 2010 sändes andra och sista delen av programmet "Biltokig". Det var ett trevligt program om dels träffen vid Tjolöholms Slott, dels Classic Car Week i Rättvik och slutligen en Woodieträff i USA, alltså bilar som har träbeklädnad på karossen. Det var säkert många som såg detta program, till exempel vår medlem Lars Gismar och även jag själv.

Man intervjuade en hel del ägare av samlarfordon och på olika sätt visade de sin kärlek till hobbyn och förstår det egna objektet. Extra trevligt var det att se de kvinnor som träffarna till ära klätt upp sig i tidstypiska kläder så att de skulle matcha sitt fordons tidsepok. Speciellt myck-

et visade man en Alfa Romeo 2600 Spider. Visst; den var fin och i år firar Alfa 100-årsjubileum. Men hade man inte satsat så mycket på den hade man kunnat visa många andra bilar istället. Men ok, en hel del andra fordon och ägare hann man ändå med under det timslånga programmet. Att jag nämner det här beror förstås på ett mindre inslag där en Sonett var med. Vid infarten till träffen vid Tjolöholms Slott kunde man se en vit Sonett II V4 med reg. nr. CFC 070. En titt i matrikeln visar att den ägs av vår medlem Arne Johansson i Göteborg, honom såg man dock knappt och än mindre blev han intervjuad. Roligt i alla fall att man på bästa sändningstid visade detta program; det kanske kan få andra personer intresserade av hobbyn och i vilket fall visar det vilken stor folkrörelse som det är.



## Vintage

I nummer 2, 2010 av denna tidning som är organ för Motorhistoriska klubben i Skåne så har man ett reportage med rubriken "Bilprovningsträff i Trelleborg". Den är skriven av Rune Björk med bilder av Mats Olsson och handlar i all enkelhet om att man den 1 maj hade en speciell bilbesiktning



för samlarfordon hos Svensk Bilprovning i Trelleborg. Ett hundratal fordon hann besiktigas av de fyra besiktningsmän som tjänstgjorde.

Det här var nog roligt för alla inblandade, tänk att ha så kul på jobbet att man får besiktiga och köra så många olika fordon på en och samma dag och dessutom få betalt för det! En av de fordon som var där var en röd Sonett III, tyvärr kunde man inte se registreringsnumret på bilden och därför vet jag inte heller vem föraren var. Men bilden visar i alla fall att den var i ett fint skick.

## Auto Motor & Sport

Berndt Eliasson, Torsten Åman, Lars Gismar och Johnny Johansson tipsade mig om det nummer som kom ut 23 september. Anledningen var deras rubriker på webben och en bild på hur en Saab Sonett skulle kun-



na se ut, det visas redan på framsidan. Texten var: "Vi vet hur Saab ska knäcka Audi TT - svaret stavas Sonett." Man fortsätter på ett sätt som får oss att smälta: "Sonett is back. Saabs kanske läckraste och mest kompromisslösa modell återuppstår i helt ny tappning". Jojo. Bilden visar i princip en kortad ny 9-5:a med två dörrar. Det mesta i artikeln var spekulationer om framtidens Sonett men man visade även bilder på en Sonett I, II och III för att ge lite bakgrund.

Nå, man har sett ganska många spekulationer om en kommande Sonett men personligen tror er redaktör att det kommer att dröja. Saab har nog inte råd att utveckla den än för produktion utan behöver tjäna pengar först på sina bruksbilar. Fast skulle jag ha fel så gör det inget...

# Sonettbutikken

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



Modellbilar, se högerspalten.



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



Samlingsmappar för Sonettvärlden pris: 40:-

## Modellbilar:

### Autosculpt 1:92

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:-

Tygmärke med klubbens logotyp pris: 40:-

Jubileumsaffisch  
30 x 40 cm. Motiv: fem Sonetter i färg pris: 30:-

Inplastad Jubileumsaffisch Pris: 40:-

Vykort med två olika Sonett-motiv  
4 st pris: 15:-  
8 st pris: 25:-

## 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.