

SONETT

världen

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- A tale of Salt
- Läsning för Saabälskaren
- PDJ 131 emigrerar
- Medlemsmatrikel

2
2018

Styrelsen har ordet!



I vårt reservdelslager finns nu nytillverkade Ronalbultar som vår reservdelsförvaltare Per Jansson har låtit tillverka i ett högvärdigt stål med beteckningen SS 2541-03, vilket borgar för hög kvalitet och hållfasthet.

Vi jobbar dock oförtrutet vidare med att utöka vårt reservdelsförråd och en viktig punkt är att försöka få till tillverkning av bakrutor till Sonett II/V4. Gummilisten till framrutan är en annan del som vi ska försöka nytillverka.

Som vi nämnt förut har Berndt Eliasson skannat in alla ritningar och håller nu på med att finputsas dem.

Johann Schemat kommer att åka till vårt förråd och se till att de delar som inte är fotograferade till reservdelskatalogen blir det men han väntar på lite varmare väder.

Vi har nu beställt våra beachflaggor så att vi kommer att vara mer synliga när vi deltar i andra arrangemang.

Bland annat har klubben en plats på Aros Motorveteraners marknad på Johannisbergs flygplats i Västerås den 2 maj samt på Svenskbilsträffen vid Saabmuseet den 6 juni.

Planeringen för vårt vår- och årsmöte är i full gång och mer information om detta finns på sidan 23.

En del av er vill nog boka logi före och/eller efter träffen och vi vill råda er att boka det så tidigt som möjligt för att ni ska kunna få det ni önskar.

På Tjörn, liksom på Orust och fastlandet, finns både enklare övernattningsmöjligheter, som vandrarhem och bed and breakfast och hotell av olika slag.

Mer om detta kan ni hitta på <https://www.vastsverige.com/sodrabohuslan>

Det ska bli riktigt kul att plocka ut Sonetterna igen och vi hoppas förstås få se er på Tjörn den 2 juni!



Klubbens adress

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

Klubbens PlusGirokonto
35 87 30-0

Medlemsavgift 350:-/år

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
chefred/ansvarig utgivare
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal
Tel 08-93 15 65
skaven@comhem.se

Hemsida: www.sonettclub.se

Tryck, Wilsons Tryckeri, info@tryck.com

Besiktningsmän MHRF-försäkring

Åke Olsson, Silverdalen 070-564 02 01
Göran Sundin, Stockholm 08-580 262 22
Lennart Björk, Alingsås 0322-506 39
Mark Sjölin, Trelleborg 0410-332280
Mikael Lindström, Ekerö 073 2312175
Bengt Edlund, Östersund 063-30921

Omslagsbild

Tom Donney med sin enorma Saabsamling kommer att öppna ett museum i Ford Dodge, Iowa, USA. Läs mer om hans Saabar i "A tale of Salt", sid. 11.

Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande
021-30 05 54
johann.schemat@gmail.com

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

Mattias Arvidsson, sekreterare
08-581 703 03
mackarvid@gmail.com

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

Hans Eklund, rådgivning reservdelar
0514-272 22

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

Hans Johnsson, klubbmästare
0708-82 48 68
hasse.johnsson@hotmail.com

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

Per Jansson, reservdelsförvaltare
0240-767 46
peja10@telia.com

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant
076-769 99 15
bo@sehlberg.net

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Rullande landsväg

Jan-David Skavén

Jag hade hört talas om "rullande landsväg" men trodde nog att den mest användes för att testa nya bilar eller bilar som är trimmade. Men nu vet jag att den är utmärkt för att optimera även Sonetter som har en standardmotor.



Till min förvåning stod det redan en Sonett utanför Rolf Lundblad när jag kom dit. Givetvis regnade det, min Sonett var ju ute och det är säkrare än regndans...

Anledningen till att jag gjorde det var att bilen gick lite ryckigt i vardagsfart ibland, säg 60–70 km/h medan den gick väldigt fint i högre hastigheter. Eftersom man mest kör i de lägre farterna, i alla fall om man råkar bo i Stockholm, så behövde vi göra något åt detta. Micke Lindström menade att ryckigheten delvis kunde bero på den bensin som säljs idag och som har en annan sammansättning än när Sonetten var ny. Bland annat är etanolblandningen större. Han rekommenderade mig att åka till Rolf Lundblad i södra Stockholm. Rolf har ca 40 års erfarenhet av rullande lands-

väg. Bland annat optimering av rallybilar på 70-talet och bland dessa var det många Saab 96'or med trimmade V4-motorer, så han har ett gediget kunnande. Bland annat testar han nya bilar åt Teknikens Värld för att kunna bekräfta, eller dementera, den uppgivna effekten.



Först spändes bilen fast och sladdar kopplades in.

Efter att ha kopplat in ett antal sladdar till motorn och spänt fast Sonetten var det dags att köra. Det gjorde Rolf själv och han testade allt från lågfart upp till maxfart. Resultatet var att tändkablar och stift var ok, däremot bytte han lågfartsmunstycket från 50 till 70 eller i andra termer från 0,5 mm till 0,7 mm. Dessutom justerade han tändningen.

Det gjorde susen, bilen går nu bra i såväl lägre hastigheter som högre. Han frågade mig även vad och var jag tankade Sonetten och när jag nämnde 98 oktän och hos OK/Q8 blev han nöjd. De har nämligen en



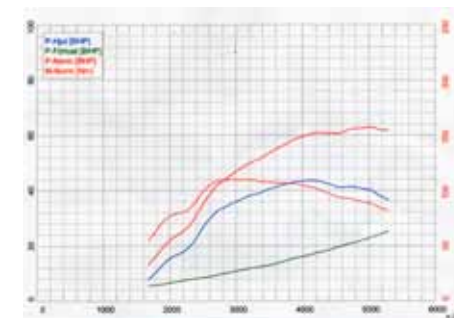
mindre inblandning av etanol än andra bensinbolag.

En bieffekt av mätningen är att man får ut hur många hk som bilen har och i mitt fall blev det 63 hk. Visserligen hade jag hoppats på mer men med tanke på att bilen är 50 år 2018 och att den nu går så fint och piggt så får jag vara nöjd. Känns helt enkelt som att det är fler hästkrafter än vad det verkligen är!

Snett till vänster framför bilen börjar resultaten komma fram på skärmarna.



Rolf Lundblad kör här ett fullgasprov. Som ni ser rullar fram- men inte bakhjulen.



Power data		Ambient data	
Corrected power	63.0 kW	Ambient temperature	20.4 °C
Engine power	63.0 kW	Intake air temperature	12.0 °C
Wheel power	55.0 kW	Relative humidity	62.0 %
Drag power	23.0 kW	Air pressure	1023.8 mPa
Max power at	4500 rpm	Steam pressure	202.8 mPa
Force	110.0 Nm	Oil temperature	— °C
Max. Torque at	2500 rpm	Fuel temperature	— °C
Max. Torque at	2500 rpm		
Max. Torque at	150.0 Nm		
Correction coef. to DIN 70302			
Correction factor	0.98 %		

Slip		Rolling mass	
Slip at load	— %	Average slip on down 1	— %
Slip at load	— %	Average slip on down 2	— %
Slip at load	— %	Average slip on down 3	— %
Slip at load	— %	Force of the rolling mass	— N
Slip	— %	Rolling total mass	360.0 kg
		Rolling wheel mass	360.0 kg
		Rolling vehicle mass	360.0 kg

Här ser man resultatet för min Sonett. Rolf blev nöjd efter att ha bytt munstycke i för-gasaren.

Historien om hur en Saab Sonett V4 räddas

Mikael Lindström

Fortsättning från
nr 1, 2018

Att säljaren sedan höll till i Bro norr om Stockholm avgjorde saken, bara åka och titta. Nog fanns det extraljus att välja mellan och några timmar senare hittade jag i stort sett nya och i praktiken oanvända som jag ville ha. Vän av ordning kan nu protestera och tycka att det inte passar, men det tar jag inte så allvarligt på.

Likaså kan man tycka om rullbälten som jag valt, men där handlar det faktiskt om säkerhet.



I slutet av februari så satt allt på plats och då upptäcktes den lilla detaljen. Bilen har ju egentligen inte körts och bara provstartats, men då tänkte jag inte på att värmen i kupén var ansenlig. Värmen var det inget fel på, tvärtom; den gick inte att få ner. Svenska

somrar är ju som dom är, men att ha full värme i kupén går inte.

Orsak, en trasig värmekran som hade hängt sig i öppet läge. Värmekranen sitter väl gömd men ändå lättåtkomlig. Jakten på en ny värmekran började och det hela slutade med att en variant köptes från Saabklubben. Med lite andra slangar i motorrummet så löste det sig. Numera går värmen att reglera.

I bilens liv har någon rivit ur instrumentbrädan, återmonterat densamma halvdant och dessutom hoppat över allt vad ventilation och defroster heter, troligen behövdes det inte i öknen i Kalifornien, eller?

Detta föranledde återigen lite inköp från klubben, plastbitarna som defrosterslangarna ska monteras på var borta.

Innan instrumentbrädan monterades så bänkkördes alla instrument, dock inte hastighetsmätaren av förklarliga skäl. Valet att använda LED istället för vanliga glödlampor till instrumentbelysningen föll, det lyste bra men fel färgtemperatur i mitt tycke. Under tiden så testkördes alla fyra Saabklockorna för att se vilken som gick minst fel. Originalklockan med sekundvisare visade sig vara död, dom andra tre gick skapligt och den ena visade sig

gå bättre och bättre med tiden, lätt val fast avsaknaden av sekundvisare kanske blir för stor.

När instrumentbrädan, en nyinköpt ratt, instrument, strömbrytare med mera var på plats så började nu allt se ut som det var tänkt. Kvar var dock dom små detaljerna som rutor och dörrar. Höger dörr med dörrskal och dörrklädsel gick bra. Vänsterdörren var det värre med. Lite slarv av oss var det kanske. Vi insåg att vänsterdörren måste ha fått sig en smäll någon gång, det var rätt mycket jobb i efterhand som borde gjorts tidigare. Resultatet blev återbesök hos Robban för att lackera om dörrskalet. En skada hade uppstått, surt värre men kunde vara värre. Med dörrarna på plats så satt dom nya backspeglarna bra tillsammans med nykromade dörrhandtag och även fungerande lås med dubbel uppsättning nycklar, rena nybilsfasonerna.

Rutorna då? Vis av erfarenheten med vindrutan på III:an när den skulle monteras och allt trassel fick mig nu att börja fundera över två rutor, varav bakrutan på V4:an i princip inte finns att få tag i längre. Den fick bara inte gå sönder. Den gamla listen till bakrutan kändes relativt mjuk, den hade dessutom kvar lite av sin form som den hade suttit på karossen. En kväll så började Anders och jag med att försöka få bakrutan på plats. Efter ett antal timmar, ett större antal svordomar och ett ännu större antal uppgivna suckar så satt bakrutan på plats, dessutom hel och som den skulle. Verktyg för killisten och svart killist fanns hemma och efter ett tag var även den på

plats. Svart killist är ett medvetet val eftersom den passar bättre mot en gul kaross istället för "kromad" som ändå blir brun efter några år, återigen något för puritanerna att ha synpunkter på. Vindrutan borde vara enklare tycker man och det är den nog också, men bara under förutsättning att det inte är någon slags amerikansk standardruta för små europeiska gamla sportbilar. Rutan döptes snabbt till "Amerikarutan" för den passade helt enkelt inte. Den var något för tjock och hade lite galen välvning, vilket nog förklarar den onödigt tjocka listen.

Anders och jag offrade ytterligare en kväll med vindrutan, vilket resulterade att vi gav upp. När bilen köptes så såg jag eller tänkte inte på detta, det satt ju en ruta i. Framrutor till V4:an hade klubben gott om, bara att hämta hos klubbens lager i Fagersta. Per Jansson mötte upp vid lagret och en ny vindruta lastades in. Den dagen gick uppenbart i vindrutornas tecken, ett rejält stenskott i vindrutan på bruksbilen på vägen hem.

Med en ny förhoppningsvis passande vindruta, ny smidigare gummilist så skulle vindrutan komma på plats. Här bestämde jag mig för att inte ens försöka montera vindrutan på egen hand. Mobila glasmästare är en bristvara men dom finns.

En morgon i mars kom Emil från Mobilglas och skulle montera vindrutan. Emil råkade dessutom ha lite erfarenhet av en Sonett III, tillika på Ekerö. Allt gick som det borde och vindrutan satt på plats med killist. Ibland måste man inse att vissa saker bör andra göra.

Efter vindrutan så började det sakta sina med saker att göra samt nya delar på hyllorna. Slutet för "Amerikarutan" kom i containern för glas på Bromma återvinningscentral, ett sant nöje även om den suttit i en Sonett.

Innan man tar bilen i bruk för säsongen så är det ju lite att ordna. Bland dessa saker är saker som försäkring, eventuell påställning och ett besök hos besiktningen.

När det gäller försäkringen så kommer här några råd. Skaffa en försäkring som är en s.k. renoveringsförsäkring och se till att den gäller när bilen transporteras av dig själv eller någon annan, att den även gäller när den står hos någon som utför något du inte gör själv. Man vet aldrig vad som kan hända, man kanske tror sig ha bra koll i sitt eget garage men även där kan det hända saker. Lika vik-

tigt är det när bilen transporteras, det finns alltid en risk i trafiken. I väntan på rullande landsväg så botaniserade jag bland kartonger i garaget och hittade en sats med nya tändkablar som skulle ha bytts. Dom gamla var helt i paritet med övriga delar av elsystemet, d.v.s. slut.

Dagen kom äntligen när det var dags för både rullande landsväg och bilprovning. Som vanligt så krävs det ett visst mått av planerande för att få ihop alla tider. Tid bokades i god tid hos Rolf Lundblad för att justera in bilen med alla parametrar. Kvällen innan hittades ett smärre jordfel för signalhornet, så typiskt för vad man än kommer med till bilprovningen så kollas alltid signalhornet. Hur som helst så löstes problemet sent på kvällen och tidigt på morgonen. För er som tror att trafiken runt Stockholm 05:30 borde vara

lugn, glöm det. Rena Mille Miglia på Ekerövägen, dock utan publik. Framme hos Roffe så började han med kontroll av tändning, allt var OK.

Roffe är en noggrann herre som varit med förr, så han fortsatte med lågfartsdelen och avslutade med högfartsdelen. Hela förgasaren fick i stort bestyckas om, men vad gör det när resultatet blir bra, fast ändå inte. Något blev fel med lågfartsdelen. CO-halten var för hög hos bilprovningen. Inget att göra åt annat än att bestycka om och återigen ställa CO-halten denna gång med lite marginal.

Hur duktig man än tror sig vara på att hitta rätt med tändning, munstycken i förgasare med mera, så är det bara på rullande landsväg man får bevis på hur bra, eller dåligt det blev. Rullande landsväg tillsammans med erfarenhet från någon som kan saken gör att man

helt enkelt får ett bättre resultat. Man tar då hänsyn till bl.a. bensinkvalitet på 2000-talet och inte som den var på 60 eller 70 talet. Gamla motorer som det faktiskt handlar om är ju byggda efter specifikationer som gällde för snart 50 år sedan, det gör att man helt enkelt måste kompensera för detta med andra och större munstycken, tändinställning med mera.

Bilprovningen, hur gick det? Som alla förstått var CO-halten lite för hög för att släppas igenom. OK, kunde varit värre och alla unga förmågor formligen flockades runt bilen och få hade koll på vad det egentligen var för bil. Eftersom rätt många saker var bytta eller i varje fall varit föremål för uppfräschning så kunde man ju tänka sig att någon bult eller mutter blivit glömd att dra, så var dock inte fallet. Förutom CO-halten så var det OK rakt i ge-



nom. Efter besiktning med en plump i protokollet så besöktes Roffe återigen. Med ett enkelt handgrepp så byttes lågfartsmunstyckena till ett snäpp mindre och nu gick CO-halten att få ner till en bättre nivå.

En dryg vecka senare var det dags för nytt försök hos bilprovningen, denna gång utan anmärkning. Ca 20 år senare var alltså Sonett V4:an OK att köra på allmänna vägar. Det finns säkert dom som hållit på längre med sina projekt och säkert fortfarande håller på, men känslan när man kör iväg med bilen efter många timmars arbete är rätt skön. Funkar sedan allt som det ska göra blir det inte sämre, tvärtom.

Restpunkterna var faktiskt inte många, lite småjustering av gaspedalen, ett glappande parkeringsljus fram som fick ordnas och lite andra småsaker hör ju till. Några dagar senare var det dags för första riktiga provet, hela 25 mil avverkades och allt kändes bättre än bra. Inga läckor och påfallande lite skrammel i bilen, men ljudnivån är inte helt i nivå med III:an som faktiskt är mycket tystare. Den oprövade växellådan känns bra och efter "långturen" så börjar V4:an så smått kvalificera på skalan för pålitlighet. Efter "långturen" så fick det bli ett oljebyte eftersom rätt mycket i motorn är bytt. Nå hur går den då? Jo den går bra och inte många hyss, hyssen som finns är välkända sen III:an och är mer eller mindre bara att acceptera.

Omdöme av andra än en själv.

Dagen kom då projektet skulle visas upp för minst sagt kvalificerade bedömare. Dags för klubbens årsmöte,

denna gång i Stockholm och det kändes bra. När alla Sonetter samlats så var det en blandning av Sonett I, Sonett II 2T, Sonett V4 och Sonett III så utmärkte den gula sig med en i mitt tycke mycket hedervärd andra plats och man kan inte konkurrera med en Sonett I. Man borde i klubben kanske instifta bäst i sin klass, eller modell om vill kalla det så.

Slutsummering av projektet:

- Ett bra objekt med god potential köptes.
- Betydligt mer arbete än tänkt blev det, men vem är förvånad?
- En stegrande målbild under resans gång är lika med ökade kostnader.
- Jakten på specifika delar är ofta halva nöjet.
- Hitta rätt specialister för endera lackering, inredning och motorrenovering är inte alltid lätt.
- Att få ytterligare en Saab Sonett på vägarna känns bara bra och fler borde göra samma sak.

Att många sedan gillar bilen och ger kommentarer får man ta. Endera är dom ärliga eller bara avundsjuka och tycker man är galen som lägger ner så mycket jobb på en stackars bil. Speciellt om det är just en gammal Saab.

Slutklämmen blev en riktig framvagnsinställning som gjordes i Västberga industriområde i Stockholm. Det visade sig att även för en sådan tillsyns enkel sak så är det inte alla firmor som vill ta sig an en äldre bil, är bilen dessutom ovanlig trots att det är en Saab så blir det ännu svårare. Hur som helst så löste det sig och nu ber sig V4:an helt som den ska på vägen för det ju på vägen den ska vara.

A tale of Salt

Tom Donney



When I was about 10 years old my older brother Tim needed his 1st car at age 16. My dad researched cars and decided a Saab 96 was a safe, practical, and economical choice. They set off and found a 1963 96 GT for sale in Omaha Nebraska. It was purchased and named the "GT". Soon after my dad was traveling out east and found a 1964 96 for sale. It became known as the "New Jersey" Saab. And with many two strokes back in the day... several years later we had 2 Saabs sitting out back with blown 2 stroke engines!! By then I was about 14 and I asked my dad if I could work to try to make one motor out of 2. He agreed since I had a bit of a gift for fixing things since about age 3...always taking stuff apart and reassembling it. I started working on the engines (we were very poor as

my dad never held a job as he was a non-functioning alcoholic) repairing pistons with a file and freeing piston rings. Probably the only new part was a head gasket. (May be not :)

Anyway, soon I had one running engine and a car to drive. Only trouble was I had no driver license so I would drive around our house in town in a big circle, driving on grass, scaring the neighborhood and smoking it out for mosquitoes!

I started driving the car when I got my license and repeated the process many times of fixing engines and parts as they broke. By age 16 (1973) I was pretty handy for a kid and got a job as a «mechanic trainee» at Saab, Fiat, Lotus, Subaru dealership in Omaha Nebraska some 50 miles from where we lived. My dad became friendly with

the service manager and landed me the job.

I worked on Saab and later went to automotive repair school for 2 years. After college I landed a job in an automatic transmission shop. After that I kept collecting and fixing Saabs and opened my own business at age 23 with my life savings of \$25 (!) I began working on cars and automatic transmissions.

Today I have about 125 plus Saabs and have now formed a non-profit museum called Saab Car Heritage Museum USA.



Sonett's include 1956 Sonett I, serial #2.

8 pieces Sonett II two strokes (#21, 35, 46, 78, 104, 105, 172 (only 00475 miles or 764 km), 182)

1 piece 1967 Sonett wood dash V4 (very rare)

3 pieces 1968 Sonett V4

1 piece 1969

3 pieces 1970 Sonett III

1 piece 1971 (44,000 miles or 70811 km)

Several 1973-74 Sonett III which include a 21,000 mile or 33796 km unit and one with only 00044 actual miles or 70 km!

All Sonett's run except:

A.1968, B.1969, C.1970



As most of you know I am the owner of Sonett I, serial #2, the orange super Sonett model 94. I acquired the car during the GM meltdown and subsequent sell to Spyker of Saab Automobile and their ultimate demise in 2011 and 12. I was the high bidder on the entire lot of General Motors Heritage cars that Saab had acquired from GM. The main reason for my purchase of all the cars was to acquire the most rare sonic number I. I have always been a lover of the Saab Sonett. Having owned as many as 12 Saab Sonett II - two strokes at one time! I currently own 8 of these rare cars (Serial #172 with 00500 miles) and many other Sonett's including a wood dash V4 from 1967 and a 1974 with 00044 miles (70km).

I was introduced to Salt racing at Bonneville by Bertil Sollenskog who



is called a former resident of Sweden. Bertil moved to the United States in 1974 and established himself as a well known engine builders specializing in formula V engines. In 2010 I supplied a transmission for him for his red 1966 Monte Carlo salt racer.

Since Bertil raced a 96 sedan and I raced a 1967 Sonett model 97, two-stroke (we actually have the 1967 Sonett setup as a 1968 as Bonneville rules require any model year to be made in at least 500 vehicles. In 1967 they only made 327 Sonett's so I must run my car dressed as a 1968). We ran in different classes at Bonneville so we did not compete directly...however it was always a competition to Bertil to see who had the fastest Saab two stroke in the world! In 2011 it was Bertil setting a speed at



over 110 mile (177 km/h) an hour in his 96. But in subsequent years I held the title. The story below is a quick synopsis of my journey at Bonneville.

In 2010 we went to explore the option of building and racing a vintage Saab on the salt. Armed with the knowledge we gained in 2010, we then built a 1968 Saab Sonett in 2011 to run that summer. We were fortunate enough to take the active class record just over

96 MPH (154.50 km/h) (set the day before we took it) home with us at just over 107 MPH (172.20 km/h). And subsequent years of 2012, 2013, 2014 (World of Speed) and 2016 have all produced records. Looking back now we have been to the salt 5 times in all, setting records every time, having 12 records exceeded and 11 NEW records in all set in stone. This had been done in two different class's, with two different cars and three different drivers. (1968 Saab Sonett - J/GT and 1966 Saab Monte Carlo - J/Pro, ran in honor of the late Bertil Sollenskog and driven by one of his crew members, Pavel Osovet, record holder). (Steve Myers of Ames Iowa, qualified for a record run in 2016).

Below is a quick tale of our 2016's adventures at the 69th annual Speed Week.

After Speed Week was cancelled due to heavy rains and flooding in 2014 and 2015 we finally got back to the salt this past August 2016. We were fortunate enough to have the SOC16 (Saab Owners Convention) a week before Bonneville this year. Usually the dates collide and I choose the salt as a year of prep can not go to waste. This allowed me to attend SOC16 in Atlanta and a great track day with one of three cars to run at Talladega Speedway back in 1987. In 1987 Saab set 21 world and international speed records at Talladega with Saab's world famous LONG RUN RECORDS. As many in the Saab community know, I was asked to bring my #3 car (1987 Saab 9000) back to Talladega to run. This was almost an impossible event



to miss for me, so that said we did the killer trip to Atlanta and then raced back to Iowa to grab my truck and trailer and head to Utah!

To explain how hard this is, read about the work of Dan Haugh of Kansas and his 1987 Saab Classic 900 at the salt. The salt can be a grueling event with heat into the high 90's (ca. 36 Celsius) and long hours at the "brightest place on earth" ...the hot sunny salt flats. Dan set a new records of 140.857 MPH (226.69 km/h) (Down run of 139.620 & Record run of 142.095 MPH) with his turbo powered 2.0L car and explains in his articles in NINES about the stress of attempting to do all this at Bonneville.

The trip to Atlanta and back to the salt was pulled off without issues so we arrived in Bonneville a day early and setup our pit camp. That allowed us to take a much needed day off on Friday the 19th. Unfortunately for me my long suffering back went out and landed me on the trailer and hotel floor laying as much as possible. I gutted out the next few days determined not to let my back "win". I did get blessed with a much better back

on Monday and keep it at bay till the day back home in Iowa when it finally said ENOUGH and gave up on me for good.

(Note I did have experimental back surgery with the «installation» of a new artificial disc (ADR) in my L4/L5 region in Texas this past October. As of this writing I am doing very well).

We started running as planned on Saturday morning the 18th. I was the driver and glad for it as the salt was less than perfect. We ran fast but not quiet fast enough. There were a mirage of small issues limiting our success the first 3 runs. We had starter issues twice, once at the starting line, an electric water pump failure, our brakes completely failed (only use rear), and finally a rough track that kept us bouncing all over the course. Even though we had good runs only



3/10's and 7/10's of a second off our old record of 121.203 MPH (About 195 km/h), we just could not get above 122 MPH (196.34 km/h).

Once we sorted all these issues out on our forth run we finally hit our goal with an average mile speed (set from mile 2 to 3) of 122.295 MPH (196,81 km/h) and qualified to have another

chance at a record run!. On our fifth run the next morning we were able to attain a NEW Bonneville Land Speed record of 123.075 MPH (198 km/h) with our 750cc engine. To date this is the fastest average mile we have ran with a return speed of 123.855 MPH (Top speed was actually over 124 MPH). After resetting our record it was time to change drivers (great news for my back) to Steve Myers of Skunk River Restorations in Ames, Iowa. Steve races nearly every weekend somewhere and was an exciting and experienced last minute add to our team when my service manager at the shop took ill and had to cancel a week before leaving. My wife Patti, was very relieved when she heard Steve had agreed to go as it got off the hook as an emergency "back-up" crew member. With a new driver in place it was time to continue to crawl our way up the speed ladder with a vintage Saab Sonett two stroke.

As it turned out, the salt Gods were not with us the last few days. My crew chief, Steve Myers, got his rookie training done and first runs out of the way. Waiting in line for his second real run we started to notice the wind was changing and had a chance for a tailwind. (Which would have aided in exceeded my newly set record). However as luck would have it, at 4pm, when we were only two cars from running, (after a 4 hour waiting) racing was postponed due to heavy Crosswinds that had now came up. Then at 6 PM they canceled racing for the day. (Which ultimately cost us a new record.) The next day Steve DID exceeded my new

record with a down run of 123.397 MPH which sends you to impound till the next morning for a "back Up" return/record run attempt. But the return/record (back up) run the following morning was not to be. A weather system change arrived and we had to run into an 11 MPH (17,7 km/h) headwind, and we simply could not



get the Sonett back into record territory. That cancellation of racing we had two days earlier put us into the headwind days and cost us the new record.

We ran a few more times that day but the headwind was too great and the forecast for Thursday afternoon and Friday was the same, lots of headwind. So we loaded up and left with only one new record of 123.075 MPH. We had hoped for more, but obviously we are always happy ANYTIME we can set a new land speed record at the Bonneville Salt Flats. As the final records for the week long event came in, turns out the weather and salt produced the LOWEST number of records being set in modern memory. But this year did include getting to see Danny Thompson FINALLY

set a land speed record at Bonneville @406.767 MPH (655km/h). He is the son of the late Micky Thompson and drove his dad's 1968 twin engine Challenger II into Bonneville history books.

If you look at the record book of all the different records you'll see that we are running faster than almost any "J" engine (501-750cc) has EVER ran in a non-blown, Non-altered, GAS category. Also we are consistently running faster than many of the "I" engine (751-1000cc) which are 250cc higher! (We actually have a higher record than the I class above us currently in the GT category!)

Many people have asked how I go so fast in my old two-stroke. Even Bertil always accuse me of cheating to go so fast. And he was right...to a degree... I DO CHEAT. I have an in-house chassis Dyno and normally run

between 150 to 200 runs each year in research. So yes, making all those Dyno runs allows me to make minor changes and find horse power where it is hidden. Compare this to Bertil who only ran his engine twice a year on an engine Dyno. So yes it is chatting with a dyno!

Also I did have two things happened this year I NEVER thought I'd say back in 2010 in a Saab Sonett powered by a 750cc two stroke engine!

1. "I Could only go 114 MPH (183.47 km/h)... at half throttle" (Throttle cable slipped out of place and limited throttle to 1/2 opening).

2. "...121 MPH (194.73 km/h) is all I can do"... 1st 3 runs of 2016...All good fun in an old Saab.

Thanks for reading and Safe Saab'in.

Finally, a picture of Sonetts from a coming Saab Museum by Tom Donney.



Läsning för Saabälskaren

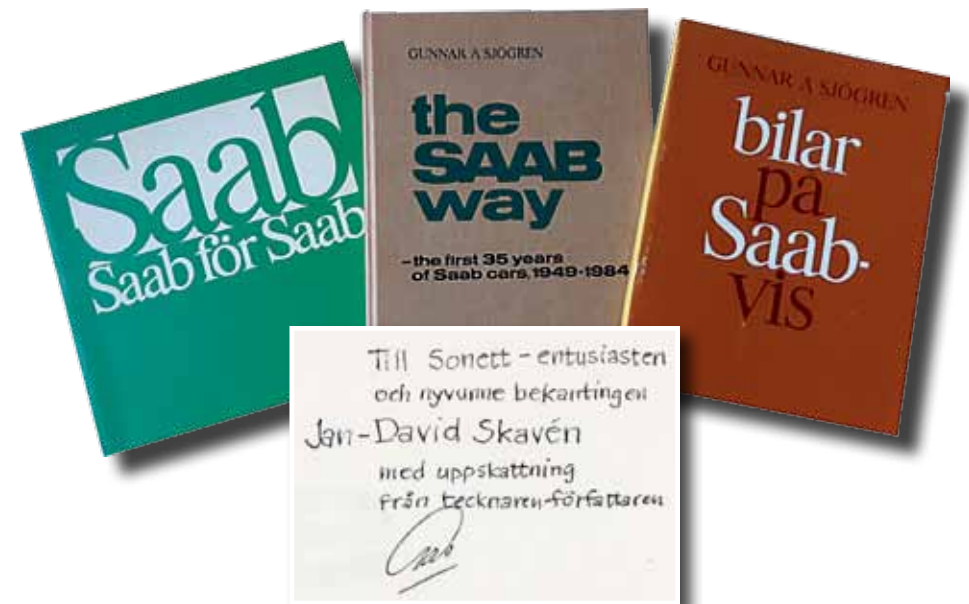
Jan-David Skavén

Idén till den här artikeln fick jag när jag läste "Saabines Nachrichten" som är klubbtidning för "1. Deutscher Saab-Club e.V." För tänk vad mycket litteratur man samlat på sig genom åren! Ändå är det inte allt. Givetvis finns det ett antal böcker på såväl svenska som andra språk som jag inte har. Saab har varit duktig på att skriva sin historia men det har förstås även andra gjort vilket framgår av nedanstående urval.

Vi börjar med några böcker av Gunnar A Sjögren, GAS, som var en

mycket skicklig tecknare men också designer. Förutom fina teckningar på olika Saabmodeller så finns mycket för kalenderbitaren som produktionssiffror och chassinummer. Gunnar var ju den person som modifierade Sergio Coggiolas ritningar för Sonett III så att de kunde anpassas för produktionen.

Vad som kanske inte är lika känt är att han textade både noggrant och vackert vilket kanske framgår av dedikationen i boken "the SAAB way".





Vi fortsätter med två GAS-häftan, "En ung veteran" samt "From 92 to 99 – half a million SAABs". Undertiteln på den första är "20 år med Saab" och är en kortversion av böckerna ovan och givetvis är Sonetten med. Den andra är den engelska versionen av samma häfte. Den tredje boken på samma bild, "Boken om Saab" är av betydligt senare datum, från 2001. Den tar upp viktiga personer i Saabs utveckling som Gunnar Ljungström, Per Gillbrand, Erik Carlsson, Sixten Sason och Björn Envall. Givetvis visas olika modeller i modern layout och ja, var inte oroliga, vi hittar såväl en Sonett I och II. För att inte tala om en hel sida med diabilder på olika Sonett III.

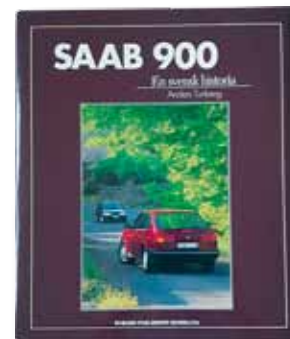
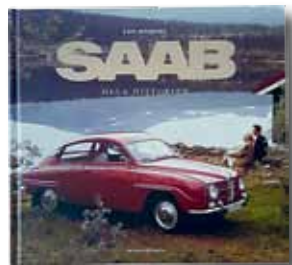
Schrader-Motor-Chronik är en bok på tyska som avhandlar allt från Saab 92 till Sonett III, inklusive tekniska data. "Saab The Innovator" av Mark Chatterton är en tjock bok på engelska som berör allt från olika modellers utveckling till rallyhistorik. Saab Aero X handlar förstås om just det enda exemplar som byggdes. Det är ett 50 sidigt häfte som gavs ut som pressmaterial och innehåller därför även en CD-

skiva med bilder från utvecklingen av den, både på själva bilen och en del av de personer som var med.



Vi fortsätter raskt till nästa bok, "Saab hela historien" skriven av Erik Wedberg. Riktigt hela historien är det ju inte eftersom inte slutet med konkursen är med men annars kan man absolut hålla med om att boken täcker det mesta. Som till exempel kapitlet "Sportvagn född ur duell" och då vet ni vad som åsyftas. Alla andra modeller är också med, utförligt beskrivna och layouten känns fräsch men så är ju också boken från 2011. Ja, det är inte bara bilar som är med, i kapitlet "Trion bakom Saab" så berättar Erik om personer som betydligt mycket för Saabs utveckling som Sixten Sason, Gunnar Ljungström och Rolf Mellde. Precis som i "Boken om Saab", nämnd ovan.

Anders Tunberg som var en känd motorjournalist har skrivit boken "Saab 900, En svensk historia" vilket inte är helt korrekt som rubrik. För dels



handlar inte bara boken om de olika modellerna av Saab 900 utan den börjar med bakgrunden. Med andra ord så avhandlas olika Saabmodeller innan 900:an från Ursaaben och framåt. Dessutom så tillverkades ju t.ex. Saab 900 cabriolet hos Valmet i Nystad i Finland liksom för övrigt flertalet Saabbilar för den finska marknaden samt Saab 90. Boken ger en mycket komplett bakgrund till den framgångsrika 900 av de olika modellerna, alltifrån design till utprovning och den tekniska utvecklingen genom åren.

Vi går raskt till nästa bild och bok. Den heter i all enkelhet SAAB men det syns knappt på bilden för det är verkligen vitt på vitt, liksom ett Beatlesalbum en gång i tiden. Boken från 2005 handlar "om vår själ, vårt sätt att tänka och vart vi är på väg. Det är en historia i tre kapitel: skandinavien, luften och innovationer." Blev ni klokare av de orden? Man känner igen många bilder på olika Saabmodeller från andra Saabpublikationer men det gör inget. Det är fräsch layout, bra skrivet och visar vad man producerat från början 1947 till just 2005. Om Saab varit lika duktig på att sälja bilar och med vinst som man varit skicklig på att producera vackra böcker om dem så hade företaget med all säkerhet funnits kvar än i dag!



Desto svartare är omslaget på boken Form & Funktion från 1995. Undertiteln var "Vår syn på konsten att bygga bilar" och boken visar många genomskärningsteckningar som visar Saabs bilbyggarfilosofi. Några exempel på rubriken från boken säger kanske mer: Turbon ger extra kraft när den bäst behövs, Det viktigaste på en bil syns inte på utsidan, en välgrundad känsla av trygghet och flexibel lastkapacitet. Boken som var utgiven av Saab Automobile AB har många fina bilder och teckningar och texten visar pedagogiskt Saabs bilbyggarfilosofi.

Boken "Saab-Ana de första 50-åren" skriven av Anders Tunberg trycktes 1987 och det märks på den lite äldre grafiken. Den har förstås en annan infallsvinkel än Saab Automobiles alster och visar till exempel Goliath, Vanguard, färdigställande av rälsbussar, Chrysler Valiant, Hillman och Sunbeam. Alla fordon som Ana marknadsförde även om Saab blev viktigast. Boken är trots sin något äldre layout intressant just för mångfalden av olika modeller i den.

Skriften "Saab-museets bilar" från 1986 handlar om, ja just det, bilarna i Saabmuseet! Förutom alla Saabmodeller som ofta varsamt tas om hand av entusiaster så står ju en väldigt fin

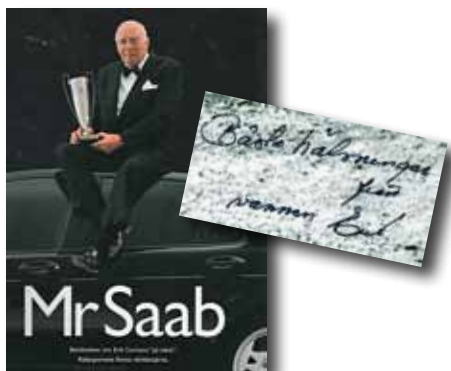


samling i Trollhättan på museet. Där finns både kända, massproducerade bilar och unika prototyper eller konceptbilar. Detta Saabarv är bra beskrivet i denna bok med Anders Tunberg som skribent.

En nästan identisk skrift är "Bilarna i Saab-museet" från 1989. Den är ju några år nyare och lite kompletterad. Dessutom är framsidan ändrad.

I samband med 50-årsjubileet 1997 gav Saab Ana Konsult ut en trevlig broschyr som beskrev viktiga händelser för de flesta åren mellan 1947 och 1997. Allt illustrerat med vackra foton och fina teckningar. Broschyren fanns både på svenska och engelska.

Den som inte vet vem "Mr Saab" är, sträck upp handen... Nej, jag förstod väl att alla vet att det gäller Erik Carlsson "på taket". Undertiteln var "Rallysportens första världsstjärna" vilket känns helt rätt. Lika rätt är det att beskriva honom som Saabs absolut störste PR-man eftersom han åkte jorden runt för att informera om Saabs bilar. Skribenterna Lennart Jarnhammar, Peter Salzer, Anders Tunberg och Göran Zachrisson har verkligen fångat det viktiga i Eriks liv. Som många av



oss vet hade Erik ett fenomenalt minne för ansikten och namn och han var också mycket generös med att skriva autografer på alltifrån handskfacksluckor, solskydd och böcker. Därför är det kanske inte så konstigt att även jag har hans autograf i boken.

"Saab, bilarna de första 40 åren" är ett praktverk skrivet av den kände motorhistorikern Björn-Eric Lindh. Det är inte utan att man blir nostalgisk när man ser hur det började och som tur är slipper man läsa om hur det slutade... Boken som trycktes 1987 behandlar allt från tvåtaktare till Saab 9000. Väldigt mycket text och många fina bilder i såväl svart/vitt som färg.

1980 gav Saab-Ana ut en bok med en Lancia på framsidan. Eller om man så vill, en Saab-Lancia 600. Inte helt konstigt ändå eftersom Saab vid den tiden hade ett nära samarbete med Lancia. Halva boken bestod av Saab



och dess historia och halva av Lancias, likaledes intressanta historia, allt illustrerat med många bilder. Nu för tiden är Lancia nästan lika tynande som Saab och mig veterligt säljs bara en enda modell, Lancia Ypsilon och bara i Italien.

Saab, 50 år på väg har skrivits av den engelske motorjournalisten Eric Dymock men boken är på svenska. Den är ett porträtt av företaget och bilarna och de personer som stod bakom innovationerna som var så speci-

ella för Saab. Ingen blir förvånad om jag nämner namn som Gunnar Ljungström och Rolf Melde liksom Erik Carlsson. Även denna bok utgavs i samband med 50-årsjubileet 1997.

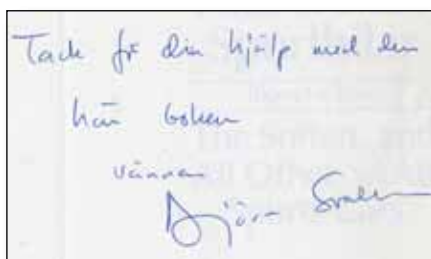
Många av böckerna och skrifterna ovan har med Sonettmaterial i form av såväl bilder som fotografier eftersom de är en del av Saabs historia. Men jag har sparat det bästa till sist. Nämligen fyra böcker som bara handlar om Sonetter!

Jag börjar med Brooklands Books "Saab Sonett 1966-1974. Man har givit ut en massa bilböcker, alltifrån AC Cobra till Volvo 120 Series och jag kan bara hoppas att de andra var bättre. Massiv engelsk textmassa, gammaldags grafik och bara svartvita bilder som delvis var av undermålig kvalitet. Dock en hel del statistik för ka-



lenderbitaren men den finns på annat håll. Ingen bok jag rekommenderar.

Det gör jag däremot med Björn Svallners "Alla Saabs sportbilar" där dock det mesta handlar om Saab Sonett. Björn, som gick bort alldeles för tidigt 1987, arbetade som motorjournalist på såväl Teknikens Värld som Vi Bilägare. Med andra ord så förväntades han vara neutral men hans hjärta låg hos Sonetten och han ägde också en själv. Boken som gavs ut 1983 har tyvärr bara svartvita bilder men de är åtminstone av betydligt bättre kvalitet än Brooklands. Texten ger en komplett historik av de olika Sonettmodellerna år för år på såväl svenska som engelska. Jag har själv använt boken när jag behövt kontrollera någon information. Det känns extra bra att ha Björns dedikation i boken även om min hjälp med boken nog var blygsam; Björn kunde ju så mycket själv.



En av de nyare Sonettböckerna, från 2005, är den gröna "Saab Sonett No.4 av Klaus Müller-Ott. Klaus köpte nummer 4 som då var Facetten, lät återbygga den till Sonett I och för att inte Facetten skulle gå förlorad lät han för säkerhets skull tillverka ett nytt chassie som Facettkarossen monterades på. Hela historien berättas i boken och grand finale var när fyra So-

nett I:or kunde ses tillsammans utanför Saabmuseet 1998. Att boken var ljusgrön är inte att förvånas över då bilen är det. Liksom den modellbil på hans Sonett I:a som han lät tillverka i 100 exemplar. Ser ni gälarna längst ned på bokens framsida? De är till och med upphöjda på boken för att ge en illusion av originalet. Idag ägs både den gröna Sonett I:an och Facetten av René Hirsch i St Gallen i Schweiz.

Den sista av Sonettböckerna är skriven av Åke Larsson och har titeln "Jag har kört "så nätt" med Saab Sonett i 25 år". Det är en väldigt trevlig bok som till skillnad från de andra ovan handlar om ett långt ägande av en Sonett V4. Många av berättelserna har ni redan kunnat läsa i Sonettvärlden då Åke frikostigt bjudit på utdrag ur sin resedagbok. Ofta också med en flygknorr vilket ju är helt rätt med tanke på Saabs flyghistoria. Eller möten med kändisar som Erik Carlsson, Björn Ranelid, Klas Östergren, Peps Persson, Christian Koenigsegg, Kenny Bräck och Stefan Sauk. Andra icke att förglömma men dessa får räcka. Det är mycket man hinner med under ett 25-årigt Sonettägande och utan tvekan är detta den mest personliga boken av alla ovan. Idag ägs denna Sonett av Johan Brusewitz.

Ja, detta var ett urval av alla de böcker som skrivits om Saab, dess modeller och historia. En del har ni säkert själva eller så har ni andra som jag inte har nämnt. För det finns definitivt fler på både svenska och andra språk. Även om Saab som bilföretag inte finns kvar så finns verkligen historiken mycket väl dokumenterad.

Välkommen till

Club Sonett Swedens årsmöte och vårträff

lördagen den 2 juni



I år är årsmötet och träffen förlagd på

Tjörn i Bohuslän

Samling

Vi samlas på Tjörnbrö restaurang kl. 10.00-11.00, kaffe o smörgås serveras och vi kan kolla bilar och mingla. **Årsmötet börjar kl.11.00**

Vägbeskrivning

E6 norrut från Göteborg mot Stenungsund

Tag av vid Stora Höga mot Stenungsund, Tjörn/Orust väg 160

E6 söderut från Uddevalla/Trollhättan

Tag av vid Stora Höga mot Stenungsund, Tjörn/Orust väg 160

Kör mot Stenungsund över broarna till Tjörn, följ skyltning Tjörnbrö restaurang och även Sonettskyltning.

Efter årsmötet åker vi ett familjerally på Tjörn

Vi kommer att köra på fina Sonettvägar, besöka några typiskt bohuslänska samhällen och besvara kluriga frågor på vägen.

Vi kommer bland annat att åka till Skärhamn och besöka Nordiska Akvarellmuseet (kostnad 100:-/person).

Därefter fortsätter vi till ett matställe

Club Sonett Sweden bjuder 2 personer/ bil på lunch, kaffe och Sonettårta.

Där blir det även prisutdelning på familjerallyt samt för finaste Sonetter på träffen.

Tips på boende

Stenungsbaden Yacht Club Hotell

Södra Stenungsön 106, 444 48 Stenungsund

Tel. 0303-726800

Bergabo Hotell & Konferens, Kyrkvägen 22 Rönnäng

Tel. 0304-677080

Obligatorisk anmälan senast 27/5 till

Hans Johnsson 0708-824868 eller maila hasse.johnsson@hotmail.com

Välkomna önskar Hans o Ingela Johnsson





Thomas Åkerlund

PDJ 131 emigrerar!



För ungefär ett år sedan fanns inte tanken på en Saab som familjemedlem hos oss, än mindre en Sonett.

Andra bilar har kommit och farit med sorg och ibland lättnad, vad som avgör är oftast "det där" som inte går att sätta fingret på men som alla i vår hobby så väl känner till. Våren 2017 fick vi veta att en bekant skulle sluta köra sin Sonett och därmed så skulle bilen säljas.

Vi var fullt upptagna med 50-års firanden och vårstök och därför blev upplysningen endast en notering i marginalen, som det brukar heta.

På försommaren så återkom resemanget om Sonetten under en semesterresa till Neapel, Italien. Det blev äntligen tid över att fundera och leta lite bilder på nätet för att friska upp minnet över hur en Sonett III egentligen ser ut. Ganska så fort var vi överens om att en Sonett i bra skick skulle passa för vår del. Sagt och gjort så ringde vi för att höra om den fortfarande var till salu?

– Jodå, den finns kvar, så det är bara att ni kommer förbi å tittar.

Alla som varit i liknande situationen vet att detta är egentligen den bästa tiden när alla funderingar som bara skall besvaras med JA har besvarats

med, just JA. Nu kan man med tillåtelse njuta av tillvaron och plugga märke, modell, årgångar och allt annat som har med sorten att göra.

En ny bekantskap börjar.

Väl hemma igen från semesterresan så fick vi huvudbry; att bara "komma förbi å titta" innebar en resa mellan Luleå och Borlänge på 850km. Som tur var så skulle svärföräldrarna åt det hållet på semester så vi beslutade att hänga på.

Väl framme hos ägarna av Sonetten så hann vi med en första titt på bilen innan kvällen blev sen och vi avslutade för dagen. Sammanfattningen av utseendet och känslan första kvällen blev att detta ser bra ut.

Mycket bra i lacken trots att det var ganska länge sedan den lackades. Det gäller att granska bilen från alla vinklar!



Dagen efter verkade bli en solig och varm dag. Vi bestämde oss för att köpa Sonetten vilket kändes bra. Nu kunde jag göra service och tvätta, tidsmässigt så är vi i mitten av juni och jag kan alltså vara utomhus med bra ljus för att se och besiktiga innan färden hemåt nästa dag.

Rostfri så långt jag kan bedöma efter att vi plockat ut stolar och mattor, lika så i bagageutrymmet. Underifrån är Sonetten underreddsbehandlad för några år sedan och verkar vara frisk och hel fortfarande.

Det blev en tur till Biltema för att skaffa servicedetaljer så som olja, stift, glykol och bromsvätska. Filter blev det inget eftersom Biltema har Saab-99 som äldsta modell nu för tiden, på Fordsidan var det inte bättre.

Tillbaka på uppfarten för att tappa ur oljan så upptäckte jag att det sitter en skyddsplåt av durkaluminium i ett stadigt fäste under front och motor, något trångt att komma åt avtappningen men med lite lirkande så rann den absolut svarta oljan ut ur motorn.

Jag frågade Lars som tidigare ägaren heter när de senast bytt olja...? Han tyckte att vi kunde väl prata om något annat i stället.

Nu skall nämnas att Lars intresse ligger hos helt andra hästar än sådana av stål. När oljan och stiften var bytta så kollade jag bromsoljan och i den burken var det tomt, Hmm... hur lite olja är det egentligen, det visade sig att nivå var till och med huvudcyllindern men inget i slangen upp till behållaren. Som tur var hade jag köpt en liter olja, uti fall att. Bara att fylla på.

Nu kändes det som om vi var på



Frågan är om dessa stötfångare verkligen passar bilen?

banan med Sonetten, det skulle nog kunna bli hemfärd i morgon trots allt.

Bara kylvattnet kvar att kolla, hoppas... här sitter inte kylarlocket som det ska, väldigt löst till och med i tajtaste läget, detta kan omöjligen ha täta som det ska. Mycket riktigt, tomt i expansionsröret visade det sig. Jag blandade 50/50 i en fem liters dunk, då har vi även under färden om så skulle behövas men först skall vi fylla expansionsröret.

Nu var det bara så att 5,5 liter gick åt till att fylla vad som saknades innan vi kört en meter, besynnerligt... vart försvinner kylvätskan?? Å inget rinner under bilen, olja och kylvätska byter inte heller plats i motorn så invärtes skador verkar inte finnas av den anledningen. Den var väl bara uttorkad och behövde vätskas upp som den pensionär den är.

Service var därmed avklarad och resten av dagen använde vi till fria aktiviteter och med jämna mellanrum så kollade jag om det var tätt runt motorn.

Morgonen efter blev tidig, vi skulle ju låta Sonetten emigrera hela 850 km så det kändes bra att komma i väg tidigt.



När man får möjligheten att bekanta sig med ett "nytt" fordon under skarpt förhållande så blir man ju noggig över allt som inte verkar vara normalt. Det var bensinmätaren som bara sjönk till halv tank oavsett antal förbrukade mil, coupé fläkt som fungerade lite nu och då, vatten på störbågen när det regnade vilket gjorde att golvmattan blev blöt och så vidare.

Det regnar in. Alla skydd till undsättning.



Kommer vi ända hem, eller?

Resan gick bra och när vi närmar oss Skellefteå så svängde vi in till Norrlands Motorhistorikers kvälls träff vid Café Mobacken. Mycket välbehövligt med en kopp kaffe innan sista etappen påbörjas.

Fortsättning får följa när saker har blivit utförda.

Ser man på, en broder på träff i Skellefteå.



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!

Hjulbult

Art 7423437

Till (fotbollsfälg)

Pris: 80:-/st, plus frakt

Wheel bolt

Art 7423437

For (soccer rim)

Price: 80 SEK/each, plus freight



Hjulbult

Art 1051199

Till Ronalfälg

Pris: 80:-/st, plus frakt

Wheel bolt

Art 1051199

For Ronal rim

Price: 80 SEK/each plus freight.



Saabkväll vid Årstaviken

När man haft det några år är det tradition. Vadå? Jo, Automobilhistoriska Klubben anordnar som tidigare år måndagsträffar vid Årstaviken, ett par hundra meter bakom Eriksdalsbadet i Stockholm. Varje måndag har ett bilmärke som tema och den 25 juni är det Saabs tur. Saabkvällen var riktigt välbesökt förra året och AHK hoppas förstås på detsamma i år.

Man åker ner dit från den lägsta Skanstullsbron, samma nedfart som

Eriksdalsbadet. Gå gärna in på ahk.se och kolla in kalendern så finner du en karta. Det brukar även dyka upp olika märken på måndagsträffarna vilket ger en bra variation. Förutom att kolla in fordonen så finns det en restaurang där man kan äta något gott eller bara ta en glass. Träffen börjar vid 18-tiden men man kommer dit när det passar en själv. Vid 20–20.30 börjar folk bege sig hemåt.



Micke Lindströms nyrenoverade Sonett V4.

Inger Bertling, Eskilstuna

Du är vinnare i

Sonettdraget

den här gången, vilket berättigar dej en
penninglott

som kommer de närmaste dagarna per post.

Grattis och lycka till vid dragningen!





Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



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

Nostalgia

I nummer 9, 2017 och på samma sida som notisen om Skå veterandag (se förra numret) annonserade förlaget Albinsson och Sjöberg om sitt "unika Bil- och Porslinsmuseum". Ja, nog är den kombinationen ovanlig alltid!

**Unna dig en trevlig
nostalgitripp i sommar!**
Besök våra unika Bil- och Porslinsmuseer



Museet är väl värt ett besök och CSS har ju också varit där i samband med ett möte. Den bild man har i annonsen visar på den mest framträdande platsen en Saab Sonett V4, en sverigesåld 1968. Trots museistationeringen är den påställd och får användas i trafik.

Nostalgia

I nummer 11, 2017 så har man med en artikel om Sportvagnsträffen på Hofsnäs Herrgård, strax sydost om Borås. I år var det inriktning på franska sportbilar och det dök upp såväl

Bugatti, Renault Alpine och Amilcar. På en bild såg man en Porsche som möter en Porsche. Inget ovanligt med det förutom att den ena Porschen var



en traktor. På den största bilden, som vi har beskurit kan man se att minst en Sonett III också hade sökt sig dit men mer vet vi inte om vare sig bilen eller dess ägare.

Klassiker

Tidningen Klassiker vill förstas göra reklam för sin numer traditionella septemberträff på Wenngarns Slott och i år är det söndagen den 16 september. Det är en trevlig träff som vi gärna rekommenderar men det finns ett skäl till att visar annonsen. Den visar



nämligen Lena och Mats Olssons Sonett III från 1974 och bilden är förstås tagen vid ett tidigare tillfälle. Tack för bidraget!

Vi passar på att ha en liten historielektion om slottet, taget från Wikipedia: "Wenngarns slott är ett slott som ligger nära Garnsviken ett par kilometer norr om Sigtuna, huvudsakligen uppfört 1670 för Magnus Gabriel De la Gardie i samarbete med arkitekten Jean De la Vallée. Huvudbyggnaden är cirka 2200 kvadratmeter stor och området omfattar totalt cirka 37 hektar mark."

Dagens Nyheter

På lördagarna och i detta fall närmare bestämt den 28 oktober 2017 så har Dagens Nyheter ett par sidor om olika fordon. Mestadels nya men man blickar även tillbaka i tiden. Christer Gerlach hade med en helsida med rubriken "Floppar som skulle stannat på ritbordet". Det var tio stycken fordon som han korade till värstingarna



på plats fyra till tio. På de första tre och det är ju tveksamt om det är en ära att vara med på listan var Chevrolet Corvaire, Trabant och Ford Edsel. Vi hoppar över de utländska fordonen, för dessutom nämnde han "2 svenska bubblare" på slutet. Det var Volvo 480 från 1986–1995 och förvånansvärt även Saab Sonett II, 1966–1968. Han gör det lätt för sig och citerar den amerikanska tidningen Road & Track som skrev "Vi gillar den inte. Designen är oproffsig, bagageutrymmet går inte att komma åt, växelspaken klumpig, sätena för trånga, varvräknaren oläslig, vindrutan full av reflexer". Tidningen sports Car Graphic skrev "att bilen var ett skämt". Smaken är ju som bekant olika och här tillåter jag mig att bemöta vad som Christer Gerlach citerade, för han verkade inte tycka något själv. Anledningen till att jag köpte min Sonett V4 1976 var ju designen, bagageutrymmet är kanske inte lättåtkomligt men hyfsat rymligt och det är ju ändå en sportbil. Växelspaken är smäcker och inte i vägen mellan stolarna, tycker man att sätena är för trånga kanske man behöver banta, kan man inte läsa varvräknaren behöver man glasögon och om vindrutan ger reflexer är man för lång för bilen. Punkt slut!

Garage 97

Jan-David Skavén

Ja, så heter det härliga stora garage som ligger i Blonay i Schweiz. Det är vår medlem Lennart Jarenbäck som har det. Skrev jag stort? Egentligen är garaget det men eftersom Lennart vid besökstillfället inkvarterade 12 Saabar där kändes det ändå ganska trångt... Där fanns fyra Sonetter och en hängande kross, Saab 96:or, två Monte Carlo, någon 99 Turbo och en första generationens Saab cab. Jag har ju varit där förut men vissa garage återvänder man gärna till även om de är långt borta. Huvudanledningen att åka dit var dock en tågresa med den så kallade Glaciärexpressen mellan Zermatt och St. Moritz vilket kan rekommenderas. Men innan vi steg på tåget bjöd Lennart oss på en fin tur i det vackra landskapet med den röda Monte Carlon.

