

# SONETT

*världen*

– Organ för CLUB SONETT SWEDEN –



- Från ungdomsdröm till verklighet
- Reservdelslistan
- Hur man blir med Sonett
- Med Sonett tvåtakt till Sicilien

1  
2019

# Styrelsen har ordet!



**S**å här på hösten - vintern har vi i styrelsen inte så mycket arbete, det mesta som diskuteras på vårt styrelsemöte är reservdelar. Som vi har skrivit tidigare behöver vi våra medlemmars synpunkter på vad som vi ska tillverka, med andra ord vad ni är i behov av. Vi jobbar fortfarande med att försöka få tag i någon tillverkare som kan tillverka bakrutan till Sonett II/V4 då den inte finns att få tag i.

En annan sak som har debatterats flera gånger är om vi ska tillverka klubbprylar med vår logotyp eller stilsierade Sonetter på, till exempel nyckelringar, tygmärken, pennor, dekaler mm. Vi skulle gärna höra från er medlemmar om ni har intresse för sådant, skicka i så fall ett mejl till: [info@sonettclub.se](mailto:info@sonettclub.se)

Styrelsen vill även påminna om vårt vår- och årsmöte som genomförs i Småland den 11 maj 2019; mer information finns både i denna tidning och på hemsidan. Andra möten som kan vara av intresse är Saab Car Museum 7-9 juni som vi skrev om i nr 4/18 av Sonettvärlden samt Intsaab 2019, mer information hittar ni på <https://www.intsaab2019.com>

Intsaab äger rum i Holland mellan 9-11 augusti. Som det framgår av länken är denna klubb i år 60 år och därmed världens äldsta Saabklubb! Om någon av er åker dit får ni gärna skriva en artikel till Sonettvärlden om träffen.

Vår ordförande kommer att representera Club Sonett Sweden på Aros Motorveteraners Arosmarknad den 4 maj. Vi har en yta reserverad för vår klubb och det vore trevligt om några fler Sonetter skulle dyka upp. Inget inträde om ni kommer i er Sonett. Läs mer på <http://www.arosmotorveteraner.se>

Det brukar finnas mycket att köpa och Aros Motorveteraner har bilar utställda där. Skicka gärna ett mejl om någon är intresserad så att vi kan få plats.



## Klubbens adress

Mattias Arvidson  
Kyrkvägen 14  
196 30 Kungsängen  
[Mackarvid@gmail.com](mailto: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](mailto:skaven@comhem.se)

Hemsida: [www.sonettclub.se](http://www.sonettclub.se)

Tryck, Wilsons Tryckeri, [info@tryck.com](mailto: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  
Mikael Lindström, Trenså 0793-33 82 16  
Bengt Edlund, Östersund 063-309 21  
Thomas Åkerlund, Luleå 070-616 70 64

## Omslagsbild

Andy Hutzel tog bilden på Sonett V4:an på 120 hk med ch.nr. 423 framför toppen av Hatcher's Pass nära Palmer i Alaska. Den är nu såld.

## Styrelsen

Johann Schemat, Ordförande  
021-30 05 54  
[johann.schemat@gmail.com](mailto:johann.schemat@gmail.com)

Jan-David Skavén, redaktör  
08-93 15 65  
[skaven@comhem.se](mailto:skaven@comhem.se)

Mattias Arvidsson, sekreterare  
08-581 703 03  
[mackarvid@gmail.com](mailto:mackarvid@gmail.com)

Johnny Johansson, kassör  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50  
[johnny0521221250@telia.com](mailto:johnny0521221250@telia.com)

Hans Eklund, rådgivning reservdelar  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
073-035 54 03  
[ble@brevet.se](mailto:ble@brevet.se)

Hans Johnsson, klubbmästare  
0708-82 48 68  
[hasse.johnsson@hotmail.com](mailto:hasse.johnsson@hotmail.com)

Joakim Eliasson, suppleant  
070-731 15 50  
[joakim-eliasson@spray.se](mailto:joakim-eliasson@spray.se)

Per Jansson, reservdelsförvaltare  
0240-767 46  
[peja10@telia.com](mailto:peja10@telia.com)

Bo Sehlberg, webmaster, suppleant  
076-769 99 15  
[bo@sehlberg.net](mailto:bo@sehlberg.net)

Nästa nummer av  
**SONETT VÄRLDEN**  
beräknas utkomma i slutet av april.

Sista inlämningsdatum för  
manuskript och annonser 22 mars.



## Från ungdomsdröm till verklighet – en Sonettresa

Bengt Åkesson

Foto: Saab

### Året var 1970...

och körkortet var alldeles nytt. Yrkeskolan som maskintekniker var genomförd och värnplikten låg på lut. Dags att skaffa "some wheels" som jänkaren säger. Far körde Saab så en tur till Saab ANA i Trelleborg stod på programmet. De begagnade bilarna fanns i källarplanet och i dunklet stod en grön skapelse. En Saab Sonett grön och fin. Bilen hade varit en sväng till England och hade körts där av en dotter till en av Saabcheferna i Malmö under hennes utlandsstudier. En dröm om en bil hade börjat! På grund av ekonomin så blev det ingen Sonett den här gången. Det blev en Saab 96 1965 års modell och tvåtakt.

Åren gick och ett antal Saabar avverkades både som vardagsbil och för tävlingsbruk. Vi passerade millennieskiftet och 2001 satt jag en lördag och tittade genom bilannonser i Kvällsposten. "Sonett III 1973 säljes". Det sur-

rade till i hjärnkontoret – kan det vara något? Slog en signal till ägaren och vi kom överens om ett möte. Iväg mot Kristianstad. Det surrade till i hjärnkontoret ännu mer; har jag råd till detta, renoveringsbehov, är det vettigt?



När jag närmade mig säljarens hus så stod det en nytvättad Sonett III i kulören California Burgundy på uppfarten. Jösses! Bilen hade varit en sväng till USA och kom åter till Sverige 1989. Ägaren hade renoverat chassi och motor och allt var prydligt dokumenterat i bild och text. En del reservdelar följde

också med i köpet. Efter ett par koppar kaffe med dopp så blev det affär och ägaren hjälpte till med transporten av bil och delar hem till mig. Den gamla drömmen hade gått i uppfyllelse efter 30 år – jag hade en Sonett!

Återstod ju bara betalningen. Jag hade en Allemansfond som hade gått riktigt bra så jag tog dessa penningar och skickade dessa till förra ägaren. Cirka två veckor efter affären dök denna fond till bottennoteringar. Tror nog att värdet på Sonetten inte sjunkit så mycket.



Sonetten har brukats varje sommar utan större problem. Jag har renoverat bromsar, monterat hårda ventil-säten för blyfritt, brytarlöst tändsystem men inga katastrofproblem. Dock började vibrationerna i drivlinan bli lite för kraftiga för att det skall vara behagligt vid start och växling. Hösten 2018 var det dags att göra något drastiskt. Upp med Sonetten på lyften.

Jag misstänkte att kopplingen strulade så det var dags att riva av frontpartiet och plocka ut drivlinan. En fördel är om man kan ha någon till hjälp när "nosen" skall av. I övrigt inga problem om man har en bra motorlyft och följer verkstadshandboken.

Efter att drivlinan var urplockad så tvättade jag av "pannrummet".



Alltid roligare att skruva med rena detaljer.

Efter tvätt så var det dags att rulla in bilen i garaget och upp på lyften. Lyften är ett bra hjälpmedel för gamla gubbar som inte vill kräla på golvet.

Eftersom min Sonett saknade "inner-skärmar" så monterades sådana. Skyd-





dar ju strålkastarna mot stensprut.

Eftersom det även var lite oreda i kablaget till belysningen fram så bytte jag ut en del kablage och ersatte skarvdonen med nya detaljer. Ibland får funktion gå före original.

Bilen hade tillbringat sina första år i en stat i USA som inte tillät frihjul. Tänkte byta det stelopererade frihjulet men eftersom växellådan är i gott skick så fick det bero. Ett egentillverkat lock över reglaget kom på plats.

Jag öppnade locket i växellådan och kollade. Allt såg bra ut. Bytte även tätningar till inre drivknutar och till in-

gående axel i lådan. Alla länkar och stag till växlingsmekanismen rengjordes och tätningsgummi sattes dit efter uppsmörjning med fett. Gamla tätningsgummin till bromscylindrar kom väl till pass.

Komplett koppling monterades och motorn fick en "penselreovering".

En orsak till vibrationer kan vara skadade motorkuddar. Bakre var i nyskick men en av de främre kuddarna var i ett bedrövligt skick.

Nya motorkuddar införskaffades och helt klart var det en stor skillnad mot de gamla. Nu känns det inga vibrationer vid körning.



All gammal glasullsisolering plockades bort och ersattes med en isolerskiva. Blev åtminstone lite tystare.

Hade ett par fina stänklappar i gömmorna och med ett par fästen från Club Sonett så blev bilen ännu lite mer försvenskad. Slipper nu förhoppningsvis en hel del stänk på akterpartiet.

Efter att allt kommit på plats så gjorde jag en provtur och vibrationerna är helt borta. En kombination av nya motorkuddar och ny koppling var nog en rätt åtgärd. Ser nu fram mot våren och fler utflykter med PAM 937.

### Reservdelar och leverantörer:

**Komplett koppling:** Svenska Saab-

klubbens reservdelsförsäljning  
**Motorkuddar:** Skandix Tyskland  
(<http://www.skandix.de/de/>)

**Kontaktidon:** Biltema

**Isolermatta:** Biltema

**Innerskärmar:** Begagnade via E-bay

**Stänklappsfästen:**

Club Sonett Sweden

**Diverse:** Från de mörka gömmorna på vinden

# SAAB Sonett

## V4 II-III 1968 #405



Här syns överbyggnaden över det som en gång var ett litet säte för två barn.

### Några rader om en lite annorlunda 97:a.

Sten-Arvid Larsson text och foto om inte annat angivits i bildtexten.

*Denna artikel har förut varit publicerad i nummer 4, 1995 av Sonettvärlden.*

Min son hittade annonsen under förra semestern och påpekade att mellan Perstorp, där vi bor, och Karlshamn, där bilen fanns, är det inte långt! Jag ringde direkt och nästa morgon var jag givetvis på väg österut genom Skåne och Blekinge.

Vi hade i familjen under de senaste åren pratat om att skaffa en Sonett II. Jag är en SAAB-fantast med mina rötter i Linköping. Min far Frank, en gång SAAB-anställd och ett känt namn inom motorkretsar i Östergötland, kom att påverka mig starkt för motorsport mycket tidigt. OT och T som det hette på den tiden blev vårt gemensamma stora intresse på 50-60-talen och givetvis åkte vi SAAB och kände starkt för märket! Således såg vi 94:orna liksom formel junior-bilarna i aktion. Efter att ha beskådat 97-prototyperna Catherina och MFI-13 samt

sedermera åkt med Dag Pettersson i hans vita 2-takts Sonett föddes drömmen om att äga en II:a en dag.

Nu fanns alltså i Karlshamn möjligheten att låta denna dröm bli verklighet efter ca 25 år. Bilen var en 68:a i fint skick, dock ej original. Ett problem fanns; fick min länge son plats bakom ratten? Han hade ju "hittat" bilen och skulle givetvis kunna köra den. Men efter att han provsuttit (och krupit ihop ganska bra!) var allt grönt som bilens kulör. Således blev det köp av och affären avslutades kring en magnifik jordgubbstårta hos familjen Magnusson en varm och fin julidag 1992. Tilläggas kan att Anders Magnusson med denna bil varit medlem i Club Sonett Sweden sedan bildandet.

Nu rullar alltså "Kermit" (p g a färgen) med chassienr 405 på vägarna i norra Skåne och när den inte gör det,

vilar den i det nyligen förlängda garaget, där den samsas med familjens 9000 och ibland med sonens 99:a. Här är det SAAB som gäller! Garageförlängningen förde också med sig att det i flera år diskuterade uterummet kom att byggas. En bilaffär kan innebära mycket utöver bilen...

Jag har med vänlighet från olika länsstyrelser fått fram följande levnadssaga för min II:a.

- 1967-12-15 registrerad på AB Sv Järnvägsverkstäderna i Arlov; regnr M4903.
- 1970-11-08 registrerad på en ingenjör i Arlov.
- 1970-12-09 registrerad på en överingenjör i Linköping; regnr E93883.
- 1971-06-18 registrerad i Kungsängen (samma ägare); regnr BA49773.
- 1977 köpte Anders Magnusson bilen och renoverade den.
- 1992 köpte jag bilen av Anders.

Det vore mycket intressant att veta vad bilen gjorde under sina första 3 år registrerad på fabriken i Arlov!

Bilen har byggts om av överingenjören (till hans son?) runt 1974. Således är det här en V4:a tillverkad på hösten 1967 men...

Den har drivlina, som de sista III:orna dvs. 1698 cc motor, växellåda och golvväxel. inredning inklusive höga stolar och instrumentering kommer också från en III:a. Bagageutrymmet är dessutom överbyggt och har en horisontell lucka i "hatthyllan". Bilen har även försetts med inbyggda rullbälten. Vidare har den 2" avgassystem, stripes, 60 Ah batteri och reservhjul typ "nödhjul". Den har "fotbollsfälgar", men även en uppsättning JP-fälgar finns. Lackerad i Sonettgrönt (oliv) med svart "bula". Ursprungsfärgen var röd. Har antagligen även varit mörkgrön dessemellan. Originalratten är för tillfället ersatt med en fyrekrad tillbehörsratt. Den har brandsläckare, dold batteriavskiljare och likaledes dold bränslekran. En tidstrogen bilstereo sitter också monterad. Modernare ytt-



Kermit i all sin glans i maj 2014. Saabmarknad hos Krister Wigen i Saxtorp. Foto Bengt Åkesson.

re backspeglar har ersatt den enkla standardspegeln.

Bilen var, som tidigare sagts, i ett fint skick när jag blev ägare till den och det beror på att Anders Magnusson gjorde en genomgripande renovering när han köpte den. Han plockade isär den och gick igenom den. Bl a. byttes en del rostiga bitar ut. Således har den nu bl a. tröskellådor av två mm plåt. Vidare gjorde han mycket med klädsel och övrig inredning.

Vad har jag då gjort sedan jag köpte den? Egentligen har det inte behövts så mycket beroende på dess fina skick. Jag hittade lite rost i motorrummet vid infästningarna för de nedre bärarmarna så det var det första jag åtgärdade. Elsystemet, som är en kombination av II:ans och III:ans var inte helt kurant, så det har jag sysslat med. Man måste använda 2 kopplingsscheman samtidigt! Bromsarna bak har helrenoverats då cylinderpackningar-

na var gamla och läck. Tre extra instrument i runda plastkonsoler fanns i bilen. Jag har istället byggt en mittkonsol där nu oljetryck, laddning och klocka kan avläsas.

Efter de första milen med bilen tyckte jag att den "neg" en aning ojämnt bak, så för inte så länge sedan bytte jag samtliga stötdämpare och satte då dit gasdämpare typ rally. Den blev en helt ny bil att köra! Visserligen blev den stötigare; men vilken väghållning!

Växellådan läckte en del, framför allt efter lite längre turer. Jag upptäckte att det berodde på övertryck när den blev varm och att oljan då pressades ut genom packboxar och tätningar. Problemet är nu löst genom en annan påfyllningsplugg som försetts med en ansluten slang som slutar med ett litet filter uppe vid bromsoljebehållaren. Ett tips för andra med samma problem?

Lite kosmetik har det också blivit. Ett spräckt blinkerglas bak har bytts



Här syns inredningen som kommer från en 74:a. De omklädda stolarna. Instrumenteringen, golvväxeln, speedpiloten i min konsol, V4-emblemet, Moto Lita ratten, nya mattor mm.

(tack Hasse Eklund för hjälpen!). Nya fälgenblem och registreringsskyltar "piffar" också upp.

Vad finns då mer att göra? Inte så väldigt mycket förutom att bevara bilen som den är. Jag har inga som helst planer på att försöka få den tillbaka i sitt ursprungliga skick. Det fanns antagligen en anledning och en idé när ombyggnaden gjordes och jag tycker det känns riktigt att behålla den i sitt nuvarande utseende. "Gammelbilar" som denna skall dessutom inte bara tittas på; de skall givetvis även upplevas inifrån på de krokiga vägar de var avsedda för!

Mindre saker kommer givetvis att göras. Så t ex söker jag efter en gas-



Värmarknad 2005 hemma i Perstorp.

pedal. Den har tagits bort vid något tillfälle. Det är inte vidare bekvämt att bara ha den lilla rullen kvar. Klädseln på det överbyggda bagagerummet har blivit skör och blekt med åren. Det är något som får åtgärdas så småningom.

## Första information om vår- & årsmötet

Vi samlas på Björkenäs Mopedmuseum den 11 maj, här får vi en minnesresa där många mopeder från en svunnen tid finns att beskåda.

Därefter så startar vi en resa genom lite småländsk natur med ett stänk av John Bauer för att anlända till Husqvarna fabriksmuseum för en guidad tur där vi får se vad man har tillverkat i denna anrika fabrik.

Efter museet äter vi på Stockmakaren och avslutar dagen med prisutdelning.

Årsmötet blir på mopedmuseet och självklart blir det även en omröstning om finaste Sonett 2019. Givetvis kommer det fyllig information i nummer 2/19 av Sonettvärlden om mötet. Har ni frågor redan nu kan ni kontakta Åke Olsson, tel. 070-564 02 01.



# Kermit

Sten-Arvid Larsson text och foto om inte annat angivits i bildtexten.

"Klippan Classic" försommar 2015. Jag med "Kermit" och "Froggy" (Lindberg, Bjärnum).



Vad har då hänt med "Kermit" sedan jag skrev den där artikeln 1993?

Det mest intressanta är väl att när jag läste nr 3, 2018 av Sonettvärlden och såg en bild på sidan 19, insåg att min Sonett V4 #405 ägts av chefen för tillverkningen i Arlov, överingenjör Stigbjörn Pettersson. I den förra artikeln har jag inte namngivit tidigare ägare, men nu insåg jag av registreringsdokumenten att så varit fallet.

Bilen har haft ett litet säte för två barn där ordinarie bensintanken nu sitter igen. Då hade den en tank från Saab 95. Numera är den alltså återställd, men överbyggd över bagaget. Ett par andra bilar byggdes också om på det sättet. Jag känner till två förutom min. Den är försedd med "riktigt" innertak med stomme och inte bara vinyl direkt limmat på plasten i taket.

Jag har dessutom från tidigare anställda i Arlov fått höra en del om bilens historia. Bl.a. från herrarna Lenart Larsson och Bert Grahn. Bilen gick ju som "mula" länge hos fabriken i Arlov. Flera gånger besökte ledningen där andra bilfabriker i ex Tyskland med min Sonett som tjänstefordon. Då

lånade man ut 405:an mot att få prova Porsche och Mercedes...

På sommarhalvåret besöker jag diverse bilträffar. Är sedan jag köpte bilen medlem i Svenska Saabklubben och givetvis i Club Sonett Sweden. Dessutom finns jag med i Saab Skånia. Vi träffas andra torsdagen i månaden året runt i kaffestugan Bialitt, som ligger rätt centralt i Skåne. Där umgås vi Saabtokar, dricker kaffe, äter våfflor och tittar på någon video eller lyssnar till föredrag. Kermit har också varit i Trollhättan på Saabträff några gånger och fått sträcka ut på Kinnekulle Ring. Har syntts på Sonettklubbens träffar också liksom på diverse lokala evenemang. Det har även skjutsats studenter i bilen; dock ej bröllopspar...

Har bytt batteri och däck några gånger. Nu sitter det Goodyear Efficient Grip 185-65 R15 på "fotbollsfälgarna". Fungerar bra. Gaspedal (plattan) är sedan länge monterad.

Det mest iögonfallande är nog att jag lyckats att få stolarna renoverade till fint skick. En duktig dam här i Perstorp lyckades hitta manchester-



En sommarkväll, en torsdag vid kaffestugan Bialitt tillsammans med kompisar i Saab Skånia.

tyg från en firma i Paris som var väldigt likt originaltyget; men dyrt. Hon ersatte det slitna tyget i stolarna och dörrsidorna. Vynlen i stolarna var bra. Bara lite slitet vid "insteget" på vänsterstolen, så jag skiftade stolar.

Har modifierat FoMoCo förgasaren från automat till manuell och plockat bort deaccelerationsventilen. Ratten är av fabrikat Moto Lita. Bilen har fått varselljus av diodtyp och små stänkskydd bak av egen design. Elektrisk fläkt kompletterar std-dito. Numera sitter det också en SpeedPilot i mittkonsolen. På instrumentbrädan (från en 74:a) satt III:ans emblem. Det har

Internationella Saabträffen 2006 på Ljungbyhed F5 i Skåne. Jag var med och arrangerade och hade med mig både "Kermit" och "Miss Piggy" (93:an som står snett bakom min Sonett).



Kanske! Weber 32-36 DGV med insug som ligger och lurar. DGAV som byggts om till DGV.

jag ersatt med ett egentillverkat Sonett V4 dito.

Kermit slutbesiktades våren 2017.

Numera samsas Sonetten med vår Saab cabbe Ecco Power "La Donna Bianca" 1992 (import från Italien) och vår Saab 9-3 SSLP 2004.

Funderingar framåt: Har ett dubbelportsinsug och en Weber 32-36 liggande. Hur få plats under huven? Det gick ju bra med ett sådant montage på grabbens III:a med vacuumplatta och lågt luftfilter. Ska se över den gröna lacken av tvåkomponentstyp. Kan nog bli lite mer lyster i den.

*Nedtecknat i december 2018.*

# Saxat från På Väg, nummer 1, 2018



Utgiven av Motorhistoriska Riksförbundet.

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter som gäller tävling och uppvisning på väg med motorfordon. Otydligt anser MHRF och SMC.

Transportstyrelsens målbeskrivning lyder: Nya föreskrifter och allmänna råd som ska förbättra säkerheten för deltagare och åskådare samt minimera olägenhet för utomstående i samband med tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg. Motorhistoriska Riksförbundet och Sveriges Motorcyklister anser att det är otydligt om vad som kräver tillstånd eller inte. Ansökan om tillstånd ska dessutom lämnas fyra månader i förväg till Länsstyrelsen. Det är en uppenbar risk att förslaget kan medföra att mängder med arrangemang som i dag genomförs av ideella organisationer, företag och privatpersoner kommer att omfattas av krav på tillstånd.

MHRF och SMC ser också en risk med att tjänstemän kan använda den nya föreskriften för att stoppa cruisingar, mc- eller veteranrallyn.

I deras gemensamma remissvar lyftes därför: Ansökan om tillstånd är inte nödvändigt då det inte finns några som helst tävlingsmoment på vägen och då arrangemanget endast handlar om att köra rekommenderad väg mellan olika angivna platser. Några exempel på icke tillståndspliktiga tävlingar på väg är så kallade MC-rallyn och veteranrallyn. Transportstyrelsen avvisar dock synpunkterna: Vi anser att det nuvarande allmänna rådet uppfyller behoven. Att skriva föreskrifter eller allmänna råd som täcker in alla tänkbara scenarier är inte möjligt.

Transportstyrelsen vill att tillämpningen ska avgöras genom framtida domstolsprövning: Om arrangemang genomförs utan att arrangören har ansökt om tillstånd kan arrangemanget komma att bli stoppat av polismyndigheten. I prövningen som följer av det kommer frågan om krav på tillstånd för tävling eller uppvisning att avgöras. MHRF och SMC anser att det är mycket olyckligt att ideellt arbetande klubbmedlemmar ska riskera åtal istället för att myndigheten utfärdar tydliga föreskrifter från början.

Läs mer på [mhrf.se/motesforbud\\_pa\\_vag](http://mhrf.se/motesforbud_pa_vag).

# PåVäg



## Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad Nr 4, november 2018

### *Den rullande kulturrörelsen växer*

Göran Schüsseleder kommunikator  
MHRF

I samband med Motorhistoriska Riksförbundets 49:e stämma valdes två nya klubbar in. Och en ny ordförande.

Den 20 oktober höll Motorhistoriska Riksförbundet sin årsstämma på Renströmmen i Norrköping. 82 klubbar var representerade när bland annat två nya medlemsklubbar enhälligt valdes in: den regionala klubben Kils Motorveteraner med över 100 medlemmar och märkesklubben Trans Am Club of Sweden med närmare 300. MHRF består i dag av 179 klubbar som i sin tur representerar 101 701 medlemmar.

– Jag ser inte bara fram emot alla konstruktiva samtal med myndigheter och uppvaktningspolitiker, utan även att få lära känna medlemsklubbarna, säger Kurt Sjöberg, nyvald förbundsordförande. Klubbarna och deras medlemmar är ju rörelsens nav och MHRF spelar därför en viktig roll när det gäller att säkerställa den rullande kulturarvets framtid!

### *Elmiamässan 2019*

Malin Erlfeldt, kanslichef MHRF

– Kurts erfarenheter kommer att vara ett utmärkt komplement till dagens redan välrustade organisation säger Peter Edqvist. Och det kommer att krävas då MHRFs uppdrag, för gårdagens fordon på morgondagens vägar, är ständigt aktuellt.

Nu när Kurt Sjöberg tagit över de svenska utmaningarna kan Peter Edqvist koncentrera sig på de globala i egenskap av senior vice president för FIVA, den internationella paraplyorganisationen för den fordonshistoriska rörelsen.

Skandinavien största bil- och mc-mässa för entusiastfordon: Bilspport Performance & Custom Motor Show i Jönköping är det andra spikade evenemanget. Eller kort sagt: Elmiamässan där alla traditionsenligt är välkomna att fira påsk med oss i Nostalgihallen, hall C, 19–22 april. Mer information om Elmia på MHRFs hemsida när det närmar sig.

Alla evenemang som MHRF kommer att delta i kommer att läggas upp efterhand på [mhrf.se/kalendarium](http://mhrf.se/kalendarium).

*Forts. nästa sida.*



## Motorhistoriska året 2018 – en sammanfattning

Jan Tägt, generalsekreterare MHRF  
Motorhistoriska Riksförbundet är sedan 1969 (50 år!) drivande i frågor som rör möjligheten att bruka, bevara och utveckla det fordonshistoriska kulturarvet.

Som ett resultat av MHRFs arbete har de historiska fordonen under 2018 återigen erkänts som en del av kulturarvet som ska värnas. Bekräftelsen utgörs av det regeringsuppdrag som Riksantikvarieämbetet ska redovisa till näret, miljözonerna och av de nya reglerna om kontrollbesiktning. MHRF ser det som en viktig framgång att Riksantikvarieämbetet kan föreslå en lagstadgad hänsynsregel och vilka myndigheter och andra beslutsfattare det är som ska ta hänsyn till historiska transportmedel, i vilken form det ska göras och när det är lämpligt att göra det.

När det gäller kontrollbesiktningen är det nu upp till oss fordonsägare att fortsätta axla ansvaret med samma goda utfall som tidigare. Det vill säga välskött fordon som ytterst sällan är involverade i olyckor över huvudtaget och då särskilt inte på grund av tekniska brister.

Ett antal nya orosmoln har dykt upp på den fordonshistoriska himmelen. Avgaskraven vid kontrollbesiktning har skärpts för ett fåtal äldre fordon och genom utformning av miljözon 3 kan en kommun försvåra rörligheten inom och mellan zon 1 och 2.

Export av fordon som inte anses ha förvarats på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt och inte är i körklart korrekt skick innebär ett nytt hinder. Detta då Länsstyrelsen förbjöd att ett fordon inköpt på auktion i Sverige fördes ut ur landet. Flera skäl anfördes, bland annat att torkarbladens gummi separerat, att bilbatteriet inte var avlägsnat och att fordonet inte hade genomgått en fullständig och godkänd kontrollbesiktning. Beslutat fastställdes senare då länsstyrelsens ansågs ha fog för sitt agerande av Mark- och miljödomstolen.

Under 2018 har EU berett en ändring av motorfordonsförsäkringsdirektivet. Här har framförts krav om trafikförsäkring på såväl tävlingsfordon som för fordon som är avställda eller rent av avregistrerade. Den internationella rörelsen för historiska fordon, FIVA, har här agerat, liksom MHRF och andra förbund inom EU. Beslut tas i början av 2019 och det är därför i nuläget oklart vad direktivet får för effekt i Sverige.

MHRF-försäkringen går bra och har ökat till i dag drygt 38 000 försäkringar. En grupp fordon som ökar i andel försäkringar är amerikanska 1950–1960-talare.

MHRFs kansli och styrelse ser fram emot 2019 och önskar alla ett gott nytt motorhistoriskt år! Kan ske möts vi på något alla de evenemang MHRF deltar i under kommande år? Under tiden kan du läsa mer om vad som hänt, vad som är på väg och var du kan träffa oss på vår hemsida mhrf.se.

## 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](http://www.sonettclub.se).



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



### Handbromsvajer

för Sonett II, V4.

Art 7400393

Pris 350:-/st, plus frakt

### Handbromsvajer

för Sonett III

Art 7416761

Pris 350:-/st, plus frakt

### Handbrake cable

for Sonett II, V4.

Art 7400393

Price 350 SEK/each, plus freight.

### Handbrake cable

for Sonett III

Art 7416761

Price 350 SEK/each, plus freight.

**Hela reservdelslistan på följande sidor!**





# Hur man blir med Sonett

Michael Johansson  
text och foto.  
Jan-David Skavén  
vinjettbild.



Jag har haft en del Saabar men aldrig haft en tanke på en Saab Sonett. Första bilen var en Saab Sport -64 med många rosthål; köpte den för 1500:- och sålde den för samma pris, den var svårsåld, hittade den en månad senare i Rallyskogen i Tullinge, modigt.

Senare inköptes en V4, tror 68 högerstyrd, ljusblå, likaså rostig, för en billig peng, sen kom lyftet: Jag köpte en silver 900 Aero -86; wow nu var det turbo och över 200 km/t. Tyvärr blev den stulen och slaktad, köpte en gammal beige -96:a under tiden man letade efter Aeron. Kunde ha slutat där med Saab men en kväll på Tyrol på Djurgården, vi var och tittade på Jerry Williams med fru, svåger och svägerska.

Mitt i allt frågade svågern om jag hade garage vilket jag har; plötsligt fick jag en Sonett -72 som skulle vara i mint condition. Spännande, bilen skulle hämtas ute på Gladö Kvarnområdet, kopplingen hade gett upp på bilen. Tyvärr så hade det regnat i deras garage och fönstren var nervevade sedan länge, bilen var vattenfylld inuti, det var en grön matta över all kläd-

sel, läs mögel. Det gick inte att sitta i den utan att få hostattacker av möglet.

Hursomhelst trailades bilen till garaget där den hamnade i sällskap med min andra bil, en Mustang Fastback med en 427 motor. Jag tänkte bara byta koppling och köra. Nu var det inte så lätt utan fronten måste lättas på och sedan ut med motorn. Vid genomgången av bilen efter frontlyftet såg den rätt tråkig ut; det vill säga massor av rost.

Nu ställde sig frågan vilken nivå skulle renoveringen hamna på? Ju



mer grejor jag plockade bort, desto mer rost på en bil med dåligt rostskydd från 70-talet; det var inte det jag hade räknat med. Trasig koppling, mosiga bromsar, krockat både fram och bak. Alla fyra hjulhus spruckna men original.

## Vad skulle jag göra?

Bilen revs ner till molekyler. Tyvärr var det min första stora renovering så det blev dåligt med dokumentation av den vilket jag får sota för senare.



Snart hade jag ett tomt chassi, stödsvetsade mellan fram och bak för att undvika vikningar i karossen. Innan blästring togs rostskydden bort med värmepistol och skrapa under bilen. Efter det planering av svetsning lite överallt, framför allt bagagegolvet och motorrummet. Jag lade säkert in en kvadrat plåt överallt i bilen. Nu skulle den sättas ihop med modifieringar som gör den bättre på vägen; krängningshämmare, nya upphängningar, hårdare fjädrar och stötdämpare så snart stod bilen på hjul igen.

Skulle jag renovera originalmotorn eller fanns det någon annan lös-

ning? När jag köpte en del grejor av Erik Randa så hade han en trimmad 1700cc så det blev den vägen, modifierat svänghjul, hårdare koppling och ny slavcylinder anpassad efter den hårdare kopplingen. Huvudbromscylindern var kass, fick tag i en ny från England inslagen i oljepapper. Nu visade det sig senare att den måste packas om då den läckte bakvägen med färgsläpp och så vidare, surt.



Fick ihop plåtchassit med motor samt växellåda och trailade bilen till Rolf Lundberg som ställde in förgasare och tändning. Motorn gav 110 hk vid 6000 varv på rullande landsväg. Humöret på topp; nu var plasten kvar att laga, karossen var krockad i alla fyra hörnen och sprucken i alla flyglarna. Det gick åt 20 kg epoxi plus glasfiber plus massor av tid för slipning och lagning. Bilen lackades i Jordbro i lösa delar. Jag hade byggt en ställning som karossen vilade på för att kunna flyttas. Tror att lackfirman aldrig hade sett en Sonett förut och inte besiktningssmannen senare heller.

Ett år senare så var allt monterat och besiktigt. Det blev dock inte så



mycket åkande då det läckte olja och kylarvatten, som ett såll.

Under vintern renoverades kylaren och jag monterade in en elfläkt, plockade ut motorn och bytte trågpackningen som läckte, missade cylinderpackningen som jag var tvungen att byta året efter, bara av med fronten och skruva på.

Motorn lider av hög tomgång med det lättade svänghjulet; slår jag av motorn och sedan på så ligger den rätt; fick tag i en programmerbar tändfördelare som löste problemet. Man kan ställa tändningen med mobilen och kopplat med blåtand, lite spännande.

Nu i höst lyckades jag att krascha bakrutan som föll ihop och exploderade med glassplitter överallt och 10-tal märken i karossen. Dock tyckte IF skadereglerare att det inte kan hända utan gjorde en annan bedömning, det vill säga att jag skadat bilen själv. De tror att glassplitter ramlar rakt ned utan att flyga runt trots bildbevis. En känga till försäkringsbolaget If.

Lite är det kvar att göra: Bygga en ny luftfilterhållare för att få ner insugsljudet, har också ett jordglapp vid instrumentpanelen med missvisande värmemätare.

Väntar på sommaren så man kan få åka på riktigt.

# Med Sonett tvåtakt till Sicilien

Lennart Jarenbäck



Under de senaste 25 åren har jag vid ett flertal tillfällen blivit inbjuden att delta i Saab Club Italias diverse möten och arrangemang. Senast det begav sig var i september 2015, då jag deltog för första gången med min Sonett tvåtaktare i ett "Sweden Day"-evenemang i Oltrépo Pavese söder om Milano i norra Italien och som ni redan läst om i Sonettvärlden nr 2, 2016.

Strax innan julhelgen 2017 kom en inbjudan från Franco Stupia, presidenten i Saab Club Italia, att anmäla mig till Saabevenemanget "2 Trofeo Internazionale SAAB 2018" den 29 juni – 1 juli, arrangerat av Saab Club Italias lokala representanter, Krzysztof & Justina Rosenblat och Giovanni Pagano, i samarbete med den lokala bilklubben "Automotoclub del Mino-

tauro" i Taormina på Siciliens östkust. Evenemanget utlovade, citat: "en speciell veckända med syftet att på Sicilien, en region av stor skönhet och av historiskt och kulturellt intresse, sammanföra ett 50-tal bilar, vackra öppna Spiderbilar av historiskt intresse, samt för andra gången, historiska, klassiska och moderna SAAB-bilar från det svenska huset".

Italienska SAAB-klubbens tekniske rådgivare Davide Benetel föreslog dessutom att jag skulle komma med min Sonett tvåtakt, och som han uttryckte, översatt; "För sicilianarna vore det intressant att ha en fantastisk Sonett t.ex. din tvåtaktare, då de aldrig sett en sådan tidigare".

Sedan första Italienresan med Sonetten i september 2015, och inför mitt del-



Panorama över Piano Provenzano. Foto Per Ola Persson.

*Lennart Holmgren, Sandviken*

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!



tagande i den klassiska baktävlingen Ollon-Villars i augusti 2017 med den samma, hade jag under vintern –våren 2017 låtit Per Ola Persson i Laxvik trimma Sonettens motor. Per Ola hade dessutom möjligheten och vänligheten att hälsa på hos mig och mitt Garage 97 i Blonay under juli 2017 för att slutföra monteringen av Lambda-sond och avgastemperatur mätningssystem samt göra preliminär inkörning av Sonettmotorn. Mot bakgrund av Per Olas intresse och engagemang för att ge min Sonett bättre fartresurser föreslog jag att han och hans fru Eva skulle följa med till evenemanget på Sicilien och kombinera det med några dagars semester.

Jag tvekade inte att anmäla vårt intresse av att delta i evenemanget, men att verkligen köra den långa sträckan från Blonay ner till Taormina, hela 1611 km landvägen varav 1428 km på motorväg, i Sonetten med trimmad motor och öronbedövande avgasljud, var uteslutet. Att ta Sonetten på släp efter en av mina större Saabar hade varit en möjlig lösning, men även den en utmaning med tanke på rytmen och trafikintensiteten på italienska motorvägar.

Då Per Ola måste vara åter i Sverige senast den 2 juli inför nästa deltävling i 1000-cupen på Knutstorps Ring, blev lösningen på transportproblemet att Per Ola och Eva tog flyget till Catania och hyrbil till Taormina, fram och tillbaka. Jag själv valde att ensam köra Sonetten de 37 milen från Blonay ner till Genua och där ta den snabbgående färjan GNV till Palermo på Siciliens nordvästra hörn (under 19 timmar) och

därifrån köra de 26 milen diagonalt över ön till Taormina.

### *Resan Blonay, Schweiz till Taormina, Italien*

Jag startade min nedresa till Genua i fint sommarväder den 27 juni vid 9-tiden på morgonen. Första stoppet gjordes i uppforsbackarna mot Grand St. Bernard-tunneln för att montera av luftfiltret till förgasarna, så att motorn fick mer luft, då den började gå "fett" i den syrefattigare luften uppe på höjder över 1200 m ö h. Stoppet vid biljettluckan vid norra tunnelinfarten på 1920 m.ö.h. gick dock bra och jag lyckades hålla motorn i gång genom den 5798 meter långa tunneln. Under nedfarten på sydsidan till Aosta (583 m ö h.) och vidare ner genom Italien och Po-dalen till Alexandria (100 m ö h.) gick motorn förhållandevis bra och jag kunde hålla ca 120 km/tim som marschfart.



"Tungt i den branta backen"...

I samband med lunchstoppet i höjd med Alexandria var det dags att montera tillbaka luftfiltret inför sträckan ner



Lättare att andas utan filter.

till Genua och GNV-färjan. Väl nere vid färjeläget och på 2 m.ö.h. gick motorn mycket magert. För att överhuvud taget kunna starta och manövrera gällde det att antingen byta till större huvudmunstycken eller att köra med fullt utdragen choke. Strax efter min ankomst anlände, som avtalat, 2 st. italiensregistrerade Saabar med President Franco och hans co-pilot Marco i en SAAB 96 V4, samt Alberto & Elisabetta i en 900 OG Cabriolet.



Ganska liten i jämförelse med dagens standardbilar.

Väntan på att få köra ombord på färjan blev dock för min del lång och pinsam. När jag väl fått igång bilen

och var på väg fram mot lastningsrampen, rusade en funktionär ut framför Sonetten och började gestikulera och skrika på en för mig nästan obegriplig dialekt att Sonetten var alltför högljudd för att få köras ombord! Jag blev anvisad en plats bakom alla övriga väntande bilar där några andra olycksbröder redan befann sig för att de, av bl.a. medicinska skäl, inte var önskvärda inne i färjans innersta lastrum. Strax innan färjans avgångstid och med alla "normala" personbilar redan lastade, blev det plötsligt liv och rörelse bland olycksbrödernas bilar. Vi tilläts köra fram mot den indragna och starkt uppåt lutande lastrampen, vända våra bilar och backa upp på rampen. Själv backade jag på som näst sista bil och färjan kunde avgå med en lätt försening.

Efter intagande av min singelplats i en 4-bäddshytt följde trevlig samvaro ombord med mina italienska SAAB-vänner över en god middag och välförtjänta förfriskningar. Havet låg nästan spegelblankt och kvällsluften var ljum ute på däck. Påföljande dag fördrevs med solbad och intagande av måltider



Vi närmar oss Siciliens norra kust.

i mina Saab-vänners sällskap och med bästa förväntan inför den kommande transportsträckan diagonalt över Sicilien. Runt 16-tiden började konturerna av Siciliens norra kust dyka upp och ca två timmar senare löpte färjan i hamn i Palermo. Som andra bil av färjan hade jag bara att invänta mina ledsagare Franco och Mario, som parkerats i färjans innersta lastrum.



Bilkö i Palermo bakom Franco i V4an.

Den fortsatta resan ut från hamnområdet i Palermo och upp till motorvägs-påfarten blev en "stop and go"-körning under en god timmes tid, då merparten av de lokala bilförarna tydligen var på väg hem från jobbet. Framför mig körde Franco och Mario, som kände till utfartsvägen, då de redan gjort samma resa tre år tidigare. Trots att Sonetten hade försetts med en nybyggd och väldimensionerad kylare och dessutom inte hade någon termostat monterad, började kylvattentemperaturen att stiga oroväckande. Väl uppe på motorvägen blev det kaos med tvärstopp i båda filerna på grund av en olycka. Under tre timmars tid och i kolmörker samt med scootrar och motorcyklar i

full fart på vägrenen förflyttade vi oss i krypfart de 35 kilometerna till nästa avfart. Jag tvingades vid flera tillfällen att köra ut på den riskabla vägrenen för att kyla av Sonetten, då den börjat koka. Lyckligtvis hade jag tagit med kylvatten, så jag kunde fylla på.

När vi väl lämnat motorvägskaoset och tagit oss in på den diagonala genomfartsvägen via Enna (930 m.ö.h.) till Catania, rullade det på utan några som helst problem. Runt 24-tiden var det dags för tankning och en välförtjänt fika i den mörka sommarnatten. Resan fortsatte sen mot Catania och motorvägen upp till Giardino Naxos fyra km söder om Taormina, där mötesdeltagarna var inbokade på det fyrstjärniga hotellet Caesar Palace, dit vi anlände kl. 02:15 under natten. Undrar hur många hotellgäster jag väckte när jag körde ner den högljudda Sonetten i hotellets underjordiska parkering?

### *Första mötesdagen, fredagen den 29 juni*

På mötesprogrammet stod det; från kl. 15.30, ankomst, mottagning, teknisk kontroll följt av välkomstmiddag och "briefing crews". Tidigare på morgonen hade Saab Club Italias lokale representant Dr. Giovanni Pagano guidat en grupp, mest bestående av de deltagande svenskarna, till den välkända ravinen vid floden Alcantaras källsprång. Jag missade denna utflykt då jag behövde meka med Sonetten, men jag hade redan besökt platsen fyra år tidigare.

Den soliga eftermiddagen förflöt lugnt vid hotellets swimmingpool och buffetmiddagen senare under kvällen

bjöd på typiska rätter från det sicilianska köket ackompanjerade av goda lokala viner. Som vanligt vid liknande bilmöten grupperade sig deltagarna tillsammans med sina landsmän runt borden. Jag gjorde ett snabbt överslag att deltagarna i mötet till merparten bestod av ett 30-tal italienare, ett 20-tal polacker, 11 svenskar samt två engelsmän.



Fotbad i Alcantaras kyliga vatten.  
Foto Per Ola Persson.

### *Andra mötesdagen lördagen den 30 juni*

Efter frukost omfattade dagsprogrammet körning i karavan 35.4 km den vackra turistvägen via Lingalossa upp på vulkanen Etnas norrsida fram till vägens slut vid Piano Provenzano på 1825 m.ö.h. Därefter nedfart till Castello Romeo för diverse sportsliga övningar följt av lunch i restaurangen vid sidan av palatset. Senare under eftermiddagen, nedresa i karavan till hotellet i Girardina Naxos följt av galamiddag under kvällen.

Körningen, med mig som pilot och Per Ola som co-pilot, upp till vägslu-

tet uppe på Etnas nordsluttning belägen på 1825 m ö h. och i den krypfart som ledarbilen anbefallt i den täta lokaltrafiken, blev pinsam för oss och inte minst för Sonettmotorn, som började gå "fett" med stigande höjd. När ca. tre km återstod fram till slutpunkten avvek dock ledarbilen för rekognosering, varvid Giovanni Pagano i sin SAAB V4 framför oss och vi själva kunde dra på lite grann, den rika bensin/luftblandningen till trots.

Väl uppe på vändplanen som tredje bil kunde vi blicka ut över ett sterilt och svart landskap samt den mäktiga vulkanen Etnas norrsida. Vulkanens stora eruption i oktober 2002 hade spytt upp massor av lava som då strömmat ner och helt begravt parkeringen och vägen dit upp. Så sent som för fyra år sedan hade lavan åter igen runnit ner på ömse sidor om platsen. När väl alla deltagande bilarna var på plats blev det tillfälle till fotografering och avnjutande av förfriskningar.



Uppåt mot Piano Provenzano och Etna.  
Foto; Per Ola Persson.



Sonetten på plats vid Piano Provenzano.



Trimningssnillen spekulerar.



I nobelt sällskap.

Nästa etapp på programmet var att köra, eller snarare rulla, 33.8 km neråt i vackra omgivningar till Castello Romeo på 707 m.ö.h. Innan vi tilläts köra in på parkeringen framför palatset väntade dock en körövning på oss.

Mellan en järnvägsövergång och parkeringen gällde det att precisionsköra en sträcka på 229 m, med tio tidmätningpunkter samt en S-kurva mellan start och mål, på totala tiden av en minut och 34 sekunder! Vi hade gott om tid i den bedövande värmen att räkna ut exakt på vilken tid efter start vi skulle passera de olika mätpunkterna. Per Ola svarade för kalkylen och kronometrin, men det hängde ju ytterst på mig som förare att passera kontrollpunkterna på bråkdelen av en sekund när. Väl i mål var vi dock helt övertygade om att ha vunnit momentet.

Efter körövningen gällde det att visa sina färdigheter i en sorts bowling med ett jättestort klot och stora käglor på en sluttande plan. Därefter kunde de som önskade bese palatset och därefter bänka sig för en åttarätters lunch som avnjöts under tre timmar i den närliggande restaurangen till de svängiga tonerna av en sydamerikansk grupp av musikanter.



I S-kurvan under precisionskörningen.

Nedresan från Castello Romeo de 50.7 kilometrarna till hotellet i Naxos skedde i lugnt tempo och i trevligt damsällskap av Per Olas hustru Eva. Vi avnjöt de vackra vyerna som passe-



Castello Romeo.

rades och insöp avgaserna från framförvarande engelska och italienska bilar. Vi avhandlade dock inga tekniska ämnen utan snarare hur Eva upplevde sitt livs första deltagande i en internationell Saabträff.

Kl. 21 och iförda festkläder var det dags för evenemangets galamiddag, som bjöd på diverse kulinariska rätter av en betydligt högre standard än de vi hade erbjudits under tidigare måltider. Det hela avnjöts i gott sällskap ackompanjerat av levande musik och med en timid förbrödran mellan de olika borden.



Honnörsbordet. Foto: Per Ola Persson.



Galamiddagen. Foto Per Ola Persson.

### *Tredje mötesdagen söndagen den 1 juli*

Efter frukost och kl. 09:00 var det avfärd, återigen i karavan, till Taormina och utställning av bilarna på torget i stadens historiska center, där en guddad tur till stadens kulturella sevärdheter väntade. Kl. 13:00 var det återresa till hotellet i Naxos, lunch, prisutdelning och avskedsceremoni.

Den fyra km långa körningen från Naxos längs stranden och upp till Taormina i krypfart blev en plåga då motorn gick magert, det började bli varmt och kön in till parkeringen var lång. Stadsvandringen i Taormina leddes av två guider, som via den södra stadsporten tog oss genom huvudgatan och upp till de berömda ruinerna av den grekiska amfiteatern, byggd under 300-talet innan vår tideräkning och ombyggd av romarna på 200-talet av vår tid. Utsikten härifrån söderut över Etna och kuststräckan ner till Catania i blickfältet, samt norrut över kuststräckan längs Messinasundet, var helt härförande. Trots att vi påbörjade vår vandring redan vid tiotiden



började det bli ordentligt varmt och kanske i högsta laget för merparten av deltagarna.



Presidenten i "Historic Team Saab Club Italia", Krzysztof Rosenblat, svalkar sig.



Vissa svenska deltagare led i värmen.  
Foto Per Ola Persson.

Innan återkomsten till torget och bilarna var vi inbjudna till att bese ett historiskt intressant palats där bl.a. Picasso och Ernest Hemingway hade vistats. Här bjöds på kylda drycker, som uppskattades och som hjälpte att släcka törsten i den tryckande värmen. Åter på parkeringen vid 13-tiden hade temperaturen stigit till 38°C. Inuti min lilla Sonett, som stått tre timmar i fullt solsken, indikerade min elektroniska

temperaturmätare +72°C och den mekaniska hade slagit i botten.

Lunchen var som tidigare måltider av god standard och välbehövlig inför den avslutande prisutdelningen. Italienerna älskar att dela ut priser i bilträffssammanhang, oftast i form av stora bucklor, plaketter och diverse andra utmärkelser. Samtliga deltagare brukar få åtminstone ett pris var. Presidenten i den lokala automobilklubben Minotauro Filippo Truscello hade i samråd med styrelsemedlemmarna i Saab Club Italia Franco Stupia, Krzysztof Rosenblat, Giovanni Pagano samt Fabio Lorenzini, valt prisbucklorna i form av traditionsbundna keramikkrus från Taormina i olika storlekar. Dessa delades ut till varje deltagande besättning. Först fram till prisbordet var besättningsdeltagare från Sverige, Polen, England och därefter belönades besättningarna från den lokala bilklubben i Taormina med de största keramikkrusen.

Precisionskörningen vanns inte av vårt team, utan priset gick i stället till vår svenske rallyförare Bo Ploppen



Premiering av Fredrik.  
Foto Per Ola Persson.

Pettersson sittandes i baksätet på den Ford Minibuss som 6 av de svenska deltagarna hade hyrt på flygplatsen i Catania. Bo hade skrivit in sig som chef för besättningen och det var i verkligheten Fredrik Ekendahl som körde och därmed vann. Fredrik blev dock inte utan pris! Bowlingen vanns av en polsk deltagare!



Premiering av Bo Ploppen.



Premiering av Ego. Foto Per Ola Persson.

### Hemresan

Påföljande morgon och strax efter lunch hade mina ledsagare Franco och Mario bestämt att anträda återresan de 26 milen till Palermo. Under galamiddagen två kvällar tidigare hade jag bestämt med vinodlaren,

som levererade vin till evenemanget, att han skulle leverera två kartonger av sitt utsökta vita vin till mig. Efter två timmars väntan och misslyckade försök att få kontakt med honom gav vi upp och gav oss iväg. Personalen i receptionen sade att detta var typiskt Sicilienmanér.

Sonetten gick fint de första fem milen ner till betalstationen vid motorvägens slut. Där mötte oss långa bilköer och kylvattentemperaturen började stiga mot 100°C. Väl igenom betalstationen utan kokning och under den fortsatta färden uppe på höglåtan mot Etna och vidare ner till motorvägen samt de sista 35 kilometrarna till Palermo gick Sonetten väldigt bra. Jag kunde avläsa idealtemperaturerna 70 - 75 °C i kylvattnet, 47.5 - 52.5°C efter de tre avgasportarna, 42°C inne i kupén samt 11.2 i lambda-värde. Väl framme i Palermo och färjeläget blev det som under nedresan en lång väntan innan vi kunde köra ombord. De 19 timmarna ombord på färjan fördrevs som på nedresan, med omväxlande aktiviteter och i glada vänners lag.



Sonettens instrument läser ideala temperaturer.



Färjeläget i Palermo och i väntan på färjan.

Den fortsatta resan norrut från Genua vid 18:30 tiden den 3 juli gick över förväntan bra ända fram till någonstans mellan Alexandria och Turin. På en relativt fri motorvägssträcka ville jag pröva hur snabbt Sonetten gick med den trimmade motorn. Väl uppe i ett motorvarv av 5200 varv/min och en hastighet av 150 km/tim fick bilen plötslig en otäck rattfrossa, så jag fick lugna ner mig en aning och köra inom lagens ramar. Vid nästa tankning upptäckte jag varför jag hade fått kraftiga vibrationer under hastighetsprovet. Vänster framhjul hade ändrat färg från silver till grå-svart eftersom den



Vägsträckan  
Naxos – Piano  
Provenzano.

yttre drivknutsdamasken hade spruckit och allt drivknutsfett hade tryckts ut inuti framskärmen, på bromsoket samt på fälgens in- och utsida. Kl. 23:15 parkerade jag Sonetten framför mitt hem i Blonay.

### Epilog

"2° Trofeo Internazionale SAAB" i Taormina på Sicilien, som anordnades för andra gången i historien under månadskiftet juni – juli 2018 är mig veterligt den SAAB-träff som hållits på den sydligast belägna breddgraden i Europa hitintills. Särskilt mycket bilkörning under själva mötesdagarna blev det ju inte, endast futtiga 12.8 mil i kryptarfart. För min del med fram- och återresa med Sonetten lade jag ytterligare 126 mil på dess vägmätare.

För att summera intrycken från mitt deltagande i denna träff väljer jag ett antal positiva men också negativa nyckelord som: skönhet, kultur, sol, värme, gästfrihet, regionala specialiteter, smak, vänskap, bilintresse, Saabanda, språkförbistring, bestyckningsproblem och trafikkaos.

## Det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén




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

### SVT

På SVT och på SVT Play kunde man se en film om Ronnie Pettersson, en av Sveriges största F1 förare genom tiderna. Filmen som hette "Superswede: En film om Ronnie Peterson" uppmärksammades av Johan Brusewitz i Strängnäs och Joakim Eliasson i Stora Mellösa. Nej, den handlade verkligen inte om Sonetter utan självklart om Ronnies karriär och väldigt tråkiga död på racerbanan. Men han hann med många tävlingar innan dess, bland annat på Sveriges Grand Prix på Anderstorp 1973. Man får ha skarpögonen på för att upptäcka Sonetten som är en V4 med extraljus. Däremot vet vi förstås inte vem som ägde eller äger



denna Sonett, man ser inte registreringsnumret. Men är det någon som vet så är ni förstås välkomna att höra av er till redaktionen.

### Wheeler Dealer

Den 26 november sände Wheeler Dealer ett program där man köpte och renoverade en gul Saab 96 från 1973. Många av er har säkert sett programmet som först spelades in i England med Mike Brewer och Ed China men numera helt verkar hålla till i USA där Mike samarbetar med mekanikern Ant Anstead. Nå, när man blev klar med 96:an så ville man förstås visa upp och sälja bilen och bättre tillfälle än en stor Saabträff finns väl inte? Den blev riktigt fin och såld blev den. Så varför berättar vi allt det här? Jo, det fanns flera Sonetter med på denna träff och det räcker förstås för att vi ska nämna det i denna spalt. På en sekundsnabb bild ser man Mike och Ant titta in i en orange Sonett III, på en bild såg man en grön Sonett III och på en annan en Monacoröd Sonett V4.



# Framvagnsinställning Sonett

Jan-David Skavén

När lät du senast göra en framvagnsinställning för din Saab Sonett? Förmodligen länge sedan om ens alls. Så var det i alla fall för mig. Jag kan inte ens påminna mig när jag senast lät göra en. Anledningen till att det ändå blev av var att i princip hela framvagnen renoverats och att det därmed var en stor risk att värdena ändrats. Dessutom var de förmodligen inte ens ok innan renoweringen. Om inte den firma ni anlitar har värdena för Sonetten så finns de i verkstadshandboken.

Det visade sig att det var "toe out", med andra ord att framhjulen pekade åt var sitt håll, om än inte så drastiskt som det låter. Det hela tog en timme och kostade under tusenlappen. Kanske dags att kolla din Sonett också?!

