

SONETT

världen



Saabmuseet i Trollhättan

- Vårmöte i Trollhättan/Kinnekulle
- Skåneexpedition 2
- Poesi på fyra hjul
- Förgasare i trimmade Sonetter

2
2003

Från ordförandens skrivbord



Jag nåddes av beskedet, att Saabfestivalen är inställd i år, av ekonomiska skäl. Tråkigt, men förståeligt. För hur skulle det se ut, att Saab tvingas friställa många anställda samtidigt som man satsar pengar på en festival?! Då är det bättre att ställa in den officiella festivalen och komma igen när tiderna är bättre. Med lanseringen av 9-3 i sedanversion och senast nu som cab bör Saab långsamt kunna återhämta sig.

Istället blir det en alternativfestival arrangerad av Svenska Saabklubben och Saab Turbo Club of Sweden. Vi håller som planerat vårt årsmöte den 15 juni. Ni finner ett komplett program inne i tidningen och hoppas förstås att ni har möjlighet att komma. På lördagen kan de som önskar köra på banan på Kinnekulle, på söndagen är det marknad i Trollhättan, öppet hus på Saabmuseet, vårt årsmöte, omröstning om Finaste Sonetten och en tur runt Trollhättan.

Läste ni förresten om det hot som tornade upp sig från Vägverket, att privatimporten skulle strypas av bilar (av årsmodell 1970 eller senare) från USA, därför att de inte överensstämde med EU-reglerna? Efter en stor proteststorm från allmänheten, protestbrev från bland annat Motorhistoriska Riksförbundet och till och med ilska protester från en del politiker så fick tjänstemännen från Vägverket snabbt dra tillbaka sitt förslag. Men det visar hur viktigt det är att reagera och att ha ett starkt riksförbund i ryggen. Det visar också, hur hobbyn hela tiden får vara på vakt mot klåfingriga tjänstemän, som snabbt skulle kunna försvåra utövandet av vår hobby om man inte är på sin vakt!

På tal om MHRF så ingår jag tillfälligt i en arbetsgrupp som ska se över rösträttsreglerna för de ca. 140 anslutna klubbarna till nästa stämma. Bakgrunden är i korthet, att en del av de större klubbarna anser att de vill ha fler röster och därmed inflytande i kraft av sin storlek, vilket förstås skulle innebära, att de mindre klubbarnas inflytande minskar motsvarande. Jag ingår som en representant för en mindre klubb. Normalt sett är detta inget problem, det är mycket sällan som vi överhuvudtaget behöver utnyttja våra röster på förbundsstämmorna. Det färdiga förslaget ska presenteras på MHRFs stämma i oktober.

Jan-David Skavén

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens adress

Mats Phersson
Långkärrsg. 19, 590 73 Ljungsbro
Tel. 013-631 67
e-post: mats_ph@hotmail.com

**Klubbens postgiro
35 87 30-0**

Medlemsavgift 175:-/år

Tidningens adress

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

Besiktningsmän för MHRF-försäkring

Claes Wennberg, Stockholm
08-668 67 79
Åke Olsson, Silverdalen
0495-405 95
Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

OMSLAGSBILD:

Ungefär så här kommer det att se ut när ni besöker Saabs Bilmuseum i Trollhättan i samband med Saabklubbmötet och vårt årsmöte den 15 juni! Utan tvekan har detta museum världens mest kompletta samling av olika Saabbilar.

Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande
08-93 15 65
fam.skaven@swipnet.se
Mats Phersson, sekreterare
013-631 67
mats_ph@hotmail.com
Johnny Johansson, kassör,
matrikel, adressändringar
0521-22 12 50
johnny0521221250@telia.com
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22
Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13
ble@swipnet.se
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
er.j@telia.com
Andreas Hillby, ordf. reservdels-
grupp.
0303-74 03 11
andreas.hillby@telia.com
Lars Eriksson, klubbmästare
0240-202 32
lars.olov.eriksson@swipnet.se
Åke Olsson,
0495-405 95 suppleant
ake-o@algonet.se
Per Alvestig, suppleant
08-560 366 44
ekero1@yahoo.com

**Club Sonett Swedens hemsida
www.autosite.se/Sonett**

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 24 augusti

Winter Drive with a SAAB Sonett III (part 2)

Magnus Björk



And here we are at the parking close to the ice track. The second Sonett III was a yellow 1971.

After that Lennart and myself went down to the ice track where we were going to do some fast laps later. Then we were surprised by the cars suddenly starting to line up for the drive! So, back to the Sonett and get in line! But, we were almost the last car to exit from the parking to line up for the ice track "race". While lining up for the track we noticed that "the slow cars" were supposed to start first in order to have the most time to get back to the hotel for the evening dinner. And, this meant that "the fast cars" were starting last... So, there we were, lining up with at least 4 Renault Alpine, one

Renault 5 turbo, one Triumph GT 6 and one MG in full rally trim. ...And one standard Saab Sonett III...! As we were waiting, Lennart asked me if I was a good driver on snow/ice. Well, at least I have been driving on icy roads many times before I said, driving both sideways as well as in the normal direction. "OK" Lennart said, then you are driving. "Sure" I said. It will be fun. Finally it was our turn to start with the other "fast cars" that I already mentioned. We all entered the track in one row of cars, and then we were off! We entered the track as the first car, and I managed to keep



Here we are at the ice track in full speed. See any Renault Alpina's? They were all overtaken by one lap...

away from all the so-called-fast cars! Actually, after some laps we saw the other cars again, but this time they were in front of the Sonett! In fact, I overtook them all. The MG even twice!

It was quite a victory for the Sonett! While driving past the crowd they started to cheer more and more for us as we passed, and Gerard was making comments about the cars with a megaphone as they passed the crowd. When we passed once he said; "Et voilà, le champion Finlandaise!" -And here we have him, the Finnish champion! ...Kind of make you proud...

After a great victory for Saab on the ice track we started the evening drive back to the hotel. This time it was Lennarts turn to drive.

The road back to the hotel for the evening dinner took us through Grenoble. At one place there were many turns coming up quickly and we missed one turn. Argh. Well, no problem, we just turned around and we were back on track. It was now dark and even if equipped with a little "Key ring MagLite" it was not so easy to

read all the (French) instructions in time. Apart from this little mistake the drive back was very nice. But, with the darkness and a couple of icy patches on the winding mountain roads, the ride was probably about as exciting for me as the ice track must have been for Lennart. Especially once when the apparently slight right bend around the side of a mountain turned out to be a quite sharp bend. Everything went just fine but it felt a bit close... As we arrived to the hotel we had to wait a little while and then we were served a very nice evening dinner. During the dinner there were some rumours that one of the participants had crashed on the mountain road! At least the good news were that nobody was hurt but anyway a very sad way to end the day.

After a busy day with an early start, lots of inspired driving, some good food, wine, coffee and entertainment from a quite good (French) stand-up comedian it was not very difficult to fall asleep in the small hotel. ... Gathering strength for the next day and dreaming sweet dreams of a Saab Sonett going slightly sideways in a

Passing by in front of the crowd.



bend with a pack of Renault Alpinas trying to keep up behind the Saab but not being able to go as fast...

Another morning, waking up with big expectations for the day. With a good friend, a Saab Sonett and some winding mountain roads they were sure to be met. After a nice breakfast the participants starting to line up for the start of the "timed driving". This was not meant to be any kind of road race, the objective was to arrive at the goal in the correct time. We were told that the time and distance (23,6 km) corresponded to a mean speed of 38 km/h. The cars started with one-minute intervals and exactly on 08:38 Lennart and I were on our way. Since we did not have any working distance meter (remember?) or any Halda Speedpilot's or Halda Tripmasters or Heuer's (except for the one I am wearing) we just thought that we take a good guess and try to drive a steady speed of just above 40 km/h. That should compensate for

the lower speed in the tight corners and give us an average of about the optimum, 38 km/h.

We started with Lennart driving and I was reading the roadmap. Lennart did a good job driving, but I missed a turn and we made about 500 meters extra. Aargh. Sorry about that. Time for plan "B" then, we drive a little faster to compensate that mistake and just follow our instinct on what the mean speed could be. We saw many cars going quite fast indeed so either they had made some big mistakes or were planning to have some margin when they were going to take a bad turn later. As usual the scenery was very nice but now I was even more concentrated on the road book to avoid making any more mistakes. The rest of the timed part went fine and when we passed by the house that marked the end of the timed part it felt like we might have made a quite

Cruising on the highway.



good average speed after all. We just had to wait and see later how it went.

After another 14,1 kilometres we arrived at the next stop. It was by a little old church in a small sleepy village with a river from the mountains. Time for some more chocolat/chartreuse and then we were off again.

This time it was my turn to drive and Lennart took care of the navigation. There was one scheduled stop at a gas station that was quite familiar, oh yes, this was the little house by the road with the pump outside! A quick stop for a "stamp" on the road book and we were off again. The rest of the trip was quite undramatic, beautiful scenery and a Renault 5 that could not keep up with the Sonett. Hehe. After 73,8 kilometres from the start (according to the road book) we arrived at the next stop of the journey. This was a place for two quite diffe-

And this was one of the "pit stops" during the driving. (This was by the ski resort).



rent local craftmanships. One place was where they make the local cheese "Chartrousin" and the other place was "Jacques Point" that makes roll cages for racing cars. Both places were nice but especially the roll cage shop was interesting. They also make tubular frames for some really hardcore open-class racing teams. Not so bad for a little shop in the deepest of France.

After 22,1 kilometres more we arrived at the final finish back at the hotels. (95,9 km total) Now it was time for an aperitif followed by another good lunch with the official prize ceremony. Even if Lennart and I did not have any working road measuring equipment in the Saab we were hoping that our "fingertip feeling" of distance and time would be somewhat OK when Gerard started to read out the results from the timed driving... The winning team had GPS navigation in their car (cheating?) and they were off with +2 seconds. Hrm. The second best team had their



This is what it usually looked like. Not always much snow, but some really good driving instructions and nice views. Some inspired driving, picking a nice line and really enjoying the Sonett III...

dashboard more or less covered with Halda's and Heuer's. They were off with -4 seconds. The third best team also had some nice and working timing equipment and they were off with +9 seconds. And the fourth best team was Lennart Jarenbäck and Magnus Björk in the Saab with a time of +18 seconds! Wohoo! We had won over 50 other teams! Not so bad even if I say it myself. But our winning streak was not over, we were also mentioned for "great driving on the ice track"! Well, a Saab and a Finnish driver on ice is not such a bad combination I guess... After tasting the sweetness of achieving a good place and getting looks that seemed to say; "Hmm, that funny-looking little Saab was not so bad..." it was time to say our goodbyes to all the familiar people around and head back for home. Our way back home was a relaxed cruise with the Saab Sonett III and on the road we saw some other "Winter Drive" participants too, happily greeting us

as we passed them on the highway. The exiting weekend was over and Lennart and I were already thinking back on all the good memories from some nice driving with a great car in the beautiful scenery.

So as all fun things come to an end eventually we can only look back to remember the fun days of the "Winter Drive 2002". But this particular fun can be experienced again, since the "Winter Drive" is an annual event. Gerard has promised that next year's Winter Drive will be longer, harder, more difficult and even better than the 2002 edition. Lennart has been preparing another "race car" for the "Winter Drive 2003" edition, a 1976 Saab 96V4. We will use this Saab next year since my car-candidate for the Winter Drive, a 1979 Saab 99 Turbo, is still too young. The cars have to be 25 years or older to participate. So, in the "Winter Drive 2004" we will use one of my cars for a change. ...And I think Lennart will like that... □

Saabklubbsmöte och vårt årsmöte 2003

Här kommer lite information om det evenemang som ersätter den inställda Saabfestivalen. Svenska Saabklubben och Saab Turbo Club of Sweden kommer att vara värdar för träffen i samarbete med Saabmuseets chef Peter Bäckström med personal.

Träffen kommer att hållas på en mycket informell nivå. Tvådagsträffen kommer att äga rum på två olika ställen; Kinnekulle Ring och i Trollhättan vid Saabmuseet. På Kinnekulle kommer vi att erbjudas möjlighet att prova på bankörning, då måste man lösa en banlicens som kostar ca. 60:-. Dessutom behövs hjälm och stödkrage, som möjligen kan lånas på plats men säkrast är att ha med det. CSS finns

på plats, vi kommer att sätta upp ett partytält och hissa vår Sonettflagga. Sök upp oss och parkera intill vårt tält. Om man inte vill köra på banan går det givetvis bra att bara komma och titta på alla trevliga Saabar och umgås med likasinnade. En del mindre delar samt CSS artiklar kommer att finnas till försäljning. På lördagskvällen blir det en informell sammankomst med grillning

Kinnekulle Ring och Trollhättan Program

Lördag 14 juni

08.00-10.30 Kinnekulle Ring check in

11.00 Första bilarna på banan. Lunch till självkostnad

14.00 Fortsatt bankörning

Informell grillning i Folkets Park, Trollhättan, på kvällen till självkostnadspris.

Söndag 15 juni

09.00 Marknad vid Saabmuseet i Trollhättan. Öppet hus på Saabmuseet

10.00 Samling för CSS för att utse Finaste Sonett 2003

11.00 Årsmöte för Club Sonett Sweden i Innovatum mittemot Saabmuseet. Smörgåsar och dryck serveras till våra medlemmar.

13.00 Tur runt Trollhättan med de egna fordonen.





till självkostnadspris i Folkets Park i Trollhättan vilket kräver föransmälan på lördagen.

När det gäller parkeringen vid museet i Trollhättan den 15 juni ska vi försöka ordna, så att alla Sonetter står bredvid varandra. Förutom att det ser trevligt ut så underlättar det vid omröstningen om Finaste Sonett 2003, den långa traditionen ska vi förstås hålla fast vid. Vi ska försöka sätta upp vårt partytält och hissa vår Sonettflagga så att ni lätt kan hitta oss. Det är fritt att välja om man är med båda eller en av dagarna.

Club Sonett Sweden deltar i träffen med det program ni finner ovan. Det tillägg vi gör för egen del är att vi samlas klockan 10.00 söndagen den 15 juni vid Saabmuseet för att utse Finaste Sonett 2003. Klockan 11.00 börjar vårt årsmöte på Innovatum, mittemot Saabmuseet. Där

bjuder vi även våra medlemmar på smörgåsar och dryck. För att kunna beställa rätt antal ber vi er att anmäla er till vår klubbmästare Lars Eriksson, tel. bost. 0240-20232, mobil 073-945 47 08 eller lars.o.eriksson@se.abb.com senast den 9 juni. Väl på plats i Kinnekulle eller i Trollhättan kan Du även kontakta Andreas Hillby på hans mobil 0702-64 03 11.

Separat finner ni även en förteckning på olika hotell och vandrarhem i och utanför Trollhättan. Oavsett om ni är med på Kinnekulle eller inte så kan det ju vara skönt att vara på plats i Trollhättan redan på söndagsmorgonen, inte minst som marknaden börjar redan klockan 09.00.

Färsk information om träffen hittar ni på de två klubbarnas hemsidor www.saabklubben.com och www.stcs.nu

Saab Clubs Meeting and annual meeting for CSS 2003

Here is some information about the event that will replace this year's Saab Festival. The Swedish Clubs, Svenska Saabklubben and Saab Turbo Club of Sweden will host this meeting in co-operation with the Director and staff of the Saab Museum.

It will be kept on a very informal level. The two day event will be based in two different centres; Kinnekulle which has an important racing circuit, and Trollhättan, the home city of Saab where the main Saab production takes place and the Saab Car Museum has its home. Visitors will be welcome at both venues or one of them. On Kinnekulle we will be offered the opportunity to drive on the race track. Thus, for those who want to

try this, you need a helmet and to pay a driving license for that day, cost is about SEK 60:-. CSS will be there, we will set up a party tent and you will also find our Sonett flag. Look for us and park near our tent. Naturally, there is no must to race on the track, you are welcome just to join us and to admire all Saabs. Some minor parts and CSS articles will be sold. There will be an informal social event and BBQ on the Saturday evening for which

Kinnekulle Ring and Trollhättan Programme

Saturday 14th June

08.00-10.30 Kinnekulle Ring check in
 11.00 First cars on the track. Lunch at self cost
 14.00 Driving at the race track continues
 Informal BBQ buffet at Trollhättan Folkets Park in the evening

Sunday 15th June

09.00 Saab market. Open house at the Saab Car Museum
 10.00 Gathering of CSS at the Museum, vote for Finest Sonett 2003
 11.00 Annual meeting for Club Sonett Sweden at Innovatum opposite the Saab Car museum. Sandwiches will be served to our members.
 13.00 Scenic tour.



a small charge will be made.

Club Sonett Sweden will participate in the meeting with the programme that you find above. The addition for members of CSS is that we gather at 10.00 on Sunday 15th at the Saab Museum to choose the Finest Sonett 2003. Even here we will try to find a place to set up our tent and flag so that you easily may find us. At 11.00 our annual meeting begins at Innovatum, opposite the Saab Museum. Sandwiches and something to drink will be offered free of charge to our members at the annual meeting. In

order to know how many we shall order, you are kindly requested to inform Lars Eriksson, tel. home. +4624020232, or +46739454708 or e-mail: lars.o.eriksson@se.abb.com. The last day for entries is June 9th.

You may also contact Andreas Hillby both days on 0702-64 03 11 if you have any questions.

Separately you will also find a list of accommodation.

Further, up to date information will be posted at the two club websites www.saabklubben.com and www.stcs.nu

Hotell, vandrarhem och camping

Alberts Kök, Hotell & Konferens

Kvarnliden, Strömslund, tel; 0520 - 129 90

54 bäddar. Hotell av yppersta klass med härligt läge i 1800-tals miljö

Scandic Hotel Swania

Storgatan 49, tel; 0520 - 89 000

309 bäddar. Hotell beläget vid kanalen inne i centrum

Hotell Bele

Kungsgatan 37, tel; 0520 - 125 30

38 bäddar. Centralt gemytligt medelklasshotell i centrum

Hotel Kung Oscar

Drottninggatan 17, tel; 0520 - 470 470

Kunglig service med personlig omtanke mitt i centrum

Hotell Gyllene Spetzen

Karl Johans Torg 1, tel; 0520 - 41 11 39

Familjeägt hotell med trivsamma rum

Gula Villan & Tjädern

Tingvallavägen 12, tel; 0520 - 129 60. Helårsöppet mysigt vandrarhem med centralt läge.

Trollhättans Camping Hjulksvarnelund, tel; 0520 - 306 13

Sommaröppen camping med gångavstånd till centrum

Stenrösets camping och fritidsby

Väg 45 riktning mot Göteborg, 5km s. om Trollhättan, tel; 0520 - 707 10

Träffar och evenemang 2003

Vi vill gärna nämna, att utförligare information om respektive träff ofta finns hos redaktionen för Sonettvärlden, vi sänder er gärna det för den/de träffar ni är intresserade av. Anmälan sker dock direkt till respektive arrangör i de fall det behövs.

- 14 maj Automobilsällskapet i Nyköping inbjuder till "Vårvalsen" i Nyköping. Lätt kvällsorientering på en 5 mil lång slinga. Senaste anmälningdag 11 maj. Anmälan till Anders Olvén, tel. 0155-22 42 44 bost., 070-34 00 713 eller anders.olven@tcn.thorsman.se. Du kan också kontakta Torsten Åman, tel. 0155-28 40 54 bost. eller torsten.aman@nykoping.nu
- 25 maj Östgöta Saabklubb inbjuder till vårträff. Samling vid Motala Motormuseum vid hamnen i Motala kl. 10.00. Anmälan och info: Peter Bjurström eller Magnus Lindberg, tel. 011- 34 34 23.
- 31 maj-1 juni Sportbilens Dag & Sportscar Show
Lördag: Ferrari Challenge och Porsche Cup, söndagen sportvagnsträff och banåkning på Mantorp Park.
För info, kontakta Henke Appelholm, appelholm@swipnet.se
- 31 maj-1 juni Classic Motor Festival i Ånnaboda. Marknad, utställning, klubbträffar i Ånnaboda, ca. 15 km väster om Örebro.
För info: www.mowazet.se eller tel. 019-25 52 55.
- 7 juni Hjulens dag vid museet i Grängesberg. 09.00 marknad, 10.00 första start på ett veteranbilsrally. **Se även separat info.**
För info: kontakta Lars Eriksson, tel. bost. 0240-20232 eller lars.o.eriksson@se.abb.com.
- 14-15 juni Saabklubbmöte på Kinnekulle och vid Trollhättans Bilmuseum. I samband med träffen har Club Sonett Sweden årsmöte den 15 juni och omröstning om Finaste Sonett. **Av matskäl vill vi gärna ha Din anmälan senast den 9 juni. Se även separat kallelse.**
För info, se www.saabklubben.com eller kontakta Lars Eriksson, tel. 0240-20232 (bost.) eller lars.o.eriksson@se.abb.com.
- 5 juli Margretetorp Classic Car Show vid Margretetorps Gästgivaregård utanför Ängelholm. Utställning, Concour de Charme, veteranmarknad. Arrangör: Motorhistoriska Klubben i Skåne.
För info, ring Sune Svensson, tel. 040-49 02 62 eller www.classicarshow.se
- 5-6 juli Bilsport Classic Summer Meet. Entusiastbilar, swap meet, ban- och strippkörning, liveband, dans och grill. På lördagen är det strippkörning, på söndagen får de som önskar testa Mantorps bana.

- För info, även om hotell/camping, kontakta Christian Bjerström, tel. 0455-33 53 62 eller e-post christian.bjerstrom@fabas.se
- 18-20 juli** Falsterbo Classic & Sportscar Show. Utställning, rally, Concours d'Elégance, auktion, galamiddag och Concours de Charme. **Se även separat annons.**
För info, kontakta Anette Cromwell, tel. 040-47 55 00 eller e-post info@fcss.nu eller www.fcss.nu
- 25-27 juli** Ruby Anniversary i Newark on Trent, Nottinghamshire i England, arrangerad av The Saab Owners Club för att fira klubbens 40-årsjubileum.
Program finns hos redaktionen eller så kan ni kontakta Iain Hodcroft, 0044 7976 314012 (mobil), 0044 1942 878738 (fax) eller e-post: international@saabclub.co.uk eller iainho@lineone.net
- 26 juli-2 aug.** Classic Car Week i Rättvik. En hel vecka med olika veteranbilsevenemang som marknad, cruising, lådbilsrace och backtävlning.
Info: www.classiccarweek.com, e-post office@classiccarweek.com eller tel. 0248-109 04.
- 10 augusti** Saabklubbens Skåniaavdelning inbjuder till sommarträff. Familjerally med start i närheten av Lund.
För info, ring Christian Helgesson, tel. 046-211 53 20 eller Bengt Åkesson, tel. 046-615 26
- 30 augusti** Classic Cars Rosersberg utanför Stockholm. Utställning av entusiastfordon, artister och kringaktiviteter.
För info, kontakta Automobil/Svenska Slottsmässor, tel. 0490-371 71.
- 7 september** Saabmarknad i Gistad, arrangör Östgöta Saab Klubb.
För info, kontakta Peter Bjurström, e-post saab9567@hotmail.com

Annonsera i Annonsmagasinet via Internet

MHRF:s Annonsmagasin kommer i år att ges ut som vanligt i slutet av november. Nytt för i år är att man även kan sända in sitt annonsmanus via MHRF:s hemsida på Internet, med adressen www.mhrf.se. I år kommer annonserna att läggas ut på Internet redan ett par veckor efter det att pappersupplagan av Annonsmagasinet distribuerats till de klubbar som önskar få dem. (I CSS får man Annonsmagasinet om man meddelat vår kassör att man kontinuerligt önskar få den, dessutom brukar det finnas några extra ex. hos redaktionen). Självklart går det bra att även i fortsättningen annonsera genom att fylla i den blankett som skickats ut till MHRF:s medlemsklubbar.

Manusstopp för annonser är den **14 oktober**.

Frågor kring MHRF:Annonsmagasin besvaras bäst av annonsredaktionen:

Gunnar Geijer, Box 1002, 271 00 Ystad, Tel. 0411-621 47

mhrf.annonsmagasinet@swipnet.se

Skåneexpedition 2

Andreas Hillby

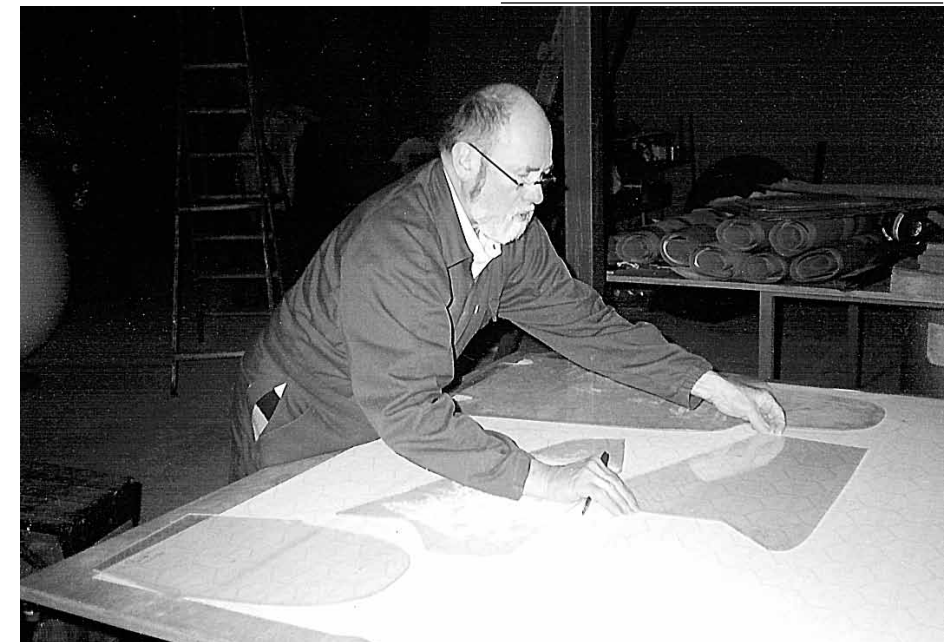


Efter att ha haft förnyad kontakt med Henrik Thor-Larsen så bestämdes att jag skulle åka ner till Skåne igen för att köpa upp allt kvarvarande material samt mallarna för tillverkning av klädslar till stolarna.

Jag hade bett Henrik att beställa hem nytt galontyg från originalleverantören. Skälet var att det fanns väldigt lite kvar av originalgalonet vilket endast räckte till ett fåtal kompletta satser. Detta hade han gjort

och galonet hade samma märke och beställningsnummer som för 30 år sedan! Det fanns dock en viss skill-

Henrik Thor-Larsen lägger ut mallarna av plexiglas.



nad på det nytillverkade gentemot originalet och det rör präglingen av galonet, en prägling vilket enligt Henrik är snyggare än originalet!

Skillnaden är inte stor mellan det 30 år gamla och det nya galonet. Jag tror att man bara se skillnaden om man jämför direkt på plats med bitar sida vid sida. Det nytillverkade galonet är dock det bästa alternativ som finns för den som behöver renovera sina stolar.

På plats i Staffanstorp så var Henrik noga med att gå igenom det kvarvarande materialet. Inte minst för att jag skulle förstå hur bitarna skall skäras ut samt för att förstå hur man använder de olika mallarna.

Rallystol från barjan av 60-talet. Många grabbars dröm på den tiden att få utrusta sin Sabb-96:a eller Volvo Amazon med.



Ny stol till III:an, ej till salu!

Det finns mallar för att skära ut bitarna i galon och tyg men också mallar för att rita ut var sömmarna skall finnas. Mallarna är tillverkade av plexiglas.

Henrik hade sammanställt ett antal kompletta satser till stolarna innehållande:

- Färdigskurna bitar galon
- Färdigskurna bitar manchestertyg
- Tyg till knappar
- Spännband (till ryggstödet)
- Svetstråd (till ryggen och sitsen)
- Tråd
- Färdigskurna pappbitar till sits och rygg



Fåtöljen Ovalia, värde 50-70 000 kr. Vem blir först att installera en sådan i sin Sonett! Garanterat första pris i "vårens finaste Sonett".

- Domestik, dvs. tyg för att fästa kanalerna med skumgummit. Galon finns som sagt att få tag på för fortsättningen men leverantören av manchestertyget finns inte längre och klubben skulle i så fall vara tvungen att väva ett eget tyg

eller hitta ett annat bra alternativ till originaltyget. Tyget vävdes på beställning för Torlan Industri på den tiden när det begav sig.

Jag passade också på att ta en del kort för att dokumentera besöket. Bland annat kan ni se en bild på en av de rallystolar som Henrik tillverkade åt rallyåkare i början av 60-talet och som var starten till att börja göra stolar i glasfiber. Henrik har också kvar en originalstol till en III:a, men det är inte lönt att försöka köpa den av honom. Tro mig, jag har försökt...

Som kuriosa så finns det också en bild på fåtöljen Ovalia som Henrik tillverkade i slutet av 60-talet och som gjorde honom till ett designernamn i USA. För de av er som har sett filmen Men In Black, så finns det en filmaffisch på huvudrollsinnehavarna i var sin Ovalia-fåtölj. En original Ovalia-fåtölj kostar idag i USA ca 30-70000 SEK beroende på skick.

Ja, det enda som är kvar att göra är att hänvisa de medlemmar som har ett behov av att renovera sina stolar att snarast höra av sig till vår reservdelsförvaltare Erland Johansson. Det finns ett antal kompletta satser med tyg/galon i originalkvalité och chansen kommer inte igen! □

Redaktionen för Sonettvärlden välkomnar artiklar om era Sonetter! Det kan gälla en renovering eller om hur det är att äga den.



Ett blänkande nytt evenemang med 40-åriga anor!

Falsterbo Classic & Sportscar Show kan därnas ända tillbaka till 1963 då Falsterbo Concours d'Élégance genomfördes första gången. Det är nu hög tid att återuppliva traditionerna!

Med FCSS behåller vi det bästa men tillför nya fräscha inslag. Du bjuds på en skön blandning av nytt och gammalt, traditioner och förnyelse, nostalgi och framtid. FCSS är inte bara bilar. Här finns attraktioner och

aktiviteter för både biltokiga och barnfamiljer.

Falsterbo Classic Rally, Concours d'Élégance, auktion av bilar och automobiler, bilparader och glittrande galanmiddagar är ett urval.

Vill du veta mer eller vill du ställa ut din ägdomen, välkommen att besöka www.fcss.se eller ring vårt kansli. Vi lovar en upplevelse utöver det vanliga.

Vi ses i Falsterbo den 18-20 juni 2004.

SPONSORER

GREYMALMÖ



OFFICIELLA
LEVERANTÖRER



STÖTTANDE PARTNER



Förenade Bil

AUTODROM



STYRSTYREMAN

FALSTERBO CLASSIC & SPORTSCAR SHOW | KAPTENSCADAN 7, 236 30 SKANÖR
TELEFON 040 47 55 90 | FAX 040 47 55 98 | E-POST www.fcss.se | E-POST info@fcss.se



Goda råd kan vara mycket värda!



Björn-Eric Lindh/Helen Elmgren
(efter en idé från Rolls-Royce Enthusiasts Club)

Det är viktigt att vara klok innan man lämnar sin ögonsten till en verkstad. Detta gäller naturligtvis alla bilar och motorcyklar, men det finns verkstäder där dollartecknen börjar rulla i ögonen, som hos Joakim von Anka framför spelmaskinen, när de ser ett äldre fordon. Ännu viktigare är detta om du lämnar bort fordonet för renovering, vare sig det gäller en privatperson eller ett företag. Det kommer nämligen att ta längre tid, och kosta väsentligt mer pengar än du från början tänkt dig.

Försök ta rätt på så mycket som möjligt om den person eller verkstad du tänker anlita. Ta allra först rätt på att verkstaden eller personen har en ansvarsförsäkring, och naturligtvis F-skattebevis. Fråga andra ägare, kolla med en märkesklubb eller lokalklubben på orten. Be verkstaden namnge ägare av gamla fordon som låtit dem utföra reparationer. Tag sedan kontakt med dessa ägare och kolla vad som gjorts och om de blivit nöjda med arbetet.

Skulle den aktuella personen eller verkstaden inte kunna lämna några referenser bör du kanske gå någon annanstans, eller i varje fall grundligt övertyga dig om att kompetensen finns.

Begär en offert på reparationen el-

ler renoveringen. Denna skall du ha skriftligt. Ibland kan det visserligen vara mycket svårt att beräkna kostnaden för stora jobb, men se då till att du får delofferter, eller att ni skriftligen kommer överens om att vid vissa kontrollstationer kolla av arbete mot nedlagda pengar.

Lämna aldrig ditt fordon till någon som skall arbeta på "löpande räkning", utan delkontroller. I offerten skall även stå hur lång tid reparationen beräknas ta, och hur lång tid den maximalt får ta. Det skall finnas skriftligt på vad som skall hända vid onormalt lång fördröjning.

Innan du lämnar in bilen skall du ta bort allt som inte kommer att behövas under arbetet. Skall bilen till verkstad för plåtarbeten bör du ta ur

säten och så mycket av innerklädseln som möjligt. Om du inte tar bort säten och inredning bör du i varje fall själv plasta in och täcka över allt du är rädd om. Samma gäller naturligtvis vid lackering eller dellackering.

Tänk också på att det vid svetsning inte är ovanligt att svetsloppor hamnar på glasytor och lämnar märken efter sig – det kan vara värt besväret att ta bort stora och dyra rutor.

Tag även ur originalverktygen, lösa golvmattor, skruva gärna bort maskoten och annat som du vill ha kvar. Även om det är en mycket ordentlig verkstad kan det finnas andra personer som i lugn och ro kan plocka åt sig saker från ditt fordon.

Är det en modern, körbar bil kan det vara klokt att notera mätarställningen och titta efter hur mycket bensin du har i tanken. Om du har ett stort och dyrt batteri kan det vara värt att t.ex. rista in sina initialer på det.

Lämnar du in delar som skall slipas, svetsas, blåstras, kromas? Fotografera då varje enskild del så att du kan visa vad du lämnat in. Lämna med en lista på delarna och se till att verkstaden kvitterar listan vid mottagandet.

Besök patienten minst en gång i månaden, och betydligt oftare om den befinner sig i kritiskt läge, t.ex. håller på att lackeras. Om du uppträder diskret är det ingen seriös verkstad eller renoverare som tycker att du är i vägen, snarare tycker man är du är en bra kund som visar intresse för

det arbete man gör åt dig. Undvik att göra upp utan kvitto. Skulle du mot reglerna använda dig av "svart betalning" utan kvitto får du mycket större problem om det går snett och en tvist uppstår.

Hur en tvist om en reparation skall klaras ut regleras av "Regler för reparationer" som är en överenskommelse mellan Motorbranschens Riksförbund och Konsumentverket. Garantin är 6 månader eller 750 mil.

Dessutom har man alltid enligt konsumenttjänstlagen (men bara om man reparerar på verkstad) en reklamationsrätt på två år på ursprungligt fel i tjänsten. Kvitton är nödvändigt om man tvingas få tvisten prövad i Reklamationsnämnden.

Följer du dessa råd kan du undvika många problem. Möjligen kan en del verkstäder bli irriterade över din petighet, men kom ihåg att det är mycket bättre att verkstaden blir irriterad än att du själv blir besviken och förbannad senare. □

Du kommer väl till träffen på Kinnekulle och i Trollhättan 14-15 juni!
Vandringspriset kanske blir ditt i år!



Poesi på fyra hjul

Text Hans Hedenmalm, foto Karl Nilsson

Denna artikel har i april 2001 varit publicerad i tidningen Östra Småland och publiceras med deras tillstånd.

Lasse Lönndahl har en. Åse Kleveland likaså. Och Birgitta Ekblad i Kalmar. En vad? Jo en Saab Sonett. Därmed tillhör de en tämligen exklusiv skara. För särskilt många exemplar av Saabs sportvagnsklassiker är det inte som rullar på de svenska vägarna.

- Man får ju stå ut med att folk tittar när man är ute och kör. Och det är många som frågar mig om de får köpa den. Allt är till salu här i Världen, brukar de försöka med när de märker att jag inte ser så intresserad ut.

- Och det kanske gäller för det mesta. Men definitivt inte för den här. Den skall jag ha kvar, säger Birgitta Ekblad.

Inte till salu. -Nej min Sonett skall jag ha kvar. Det är en härlig bil. Och visst är den snygg? säger Birgitta Ekblad.



Man får ju stå ut med att folk tittar när man är ute och kör, säger Birgitta.

Den blå strykjärnsformade skönheten har beteckningen Sonett V4 och är av 1968 års modell. 690230 står som datum för första registrering i beviset som ligger i anslutning till den väl tummade instruktionsboken.

Birgitta har ägt bilen i tre år. Men den har faktiskt funnits i Kalmartrakten ända sedan den var ny.

- Min kusin Inga-Greta Wennlo köpte den fabriksny och körde sedan med den i flera år.

Så småningom tyckte hon emellertid att bilen gjort sitt. Den ställdes av och hamnade i ett uthus. Där stod den och förföll under flera år. Ända tills Inga-Gretas son Peter fick ögonen på den.

- Peter rustade upp den och han gjorde ett fantastiskt jobb. Innan han fick tag i den var den i riktigt dåligt skick. Det jag är särskilt tack-

sam över är att han var varsam och lät bilen behålla sin karaktär, säger Birgitta.

När renoveringen var klar och Birgitta förstod att Peter var beredd att sälja var hon inte sen att slå till.

- Jag hade länge varit sugen på att äga en riktigt rolig bil. Och sedan jag för flera år sedan såg en orangefärgad Sonett på stan har jag varit såld.

- Det är en härlig bil. Den är ju så snygg. Och så kan jag lova dig att den ligger som ett strykjärn på vägen. Den är fantastisk att köra. Lätt och piggt och roligt.

Lika populär är Sonetten bland Birgittas barnbarn.

- Gissa om dom vill ut och åka med mig. De kallar den för farmors eller



Det avbuggna bakpartiet är ett av Sonettens mest karaktäristiska särdrag.

mormors racerbil, säger Birgitta och tar plats bakom ratten. Hon startar motorn, som villigt går igång och låter på det där klassiska V4-viset.

Det är dags för en tur på Kalmars värvägar. Saltade vintervägar slipper Sonetten numera.

- Och du - skriv att den absolut inte är till salu, säger Birgitta genom den nedvevade sidorutan innan hon ger sig av.

Tanken att lansera en renodlad sportbil föddes hos Saab redan på 50-talet. Det första försöket blev dock inget annat än ett försök. Den allra första Sonetten kom aldrig över prototypstadiet. Sex exemplar tillverkades. Året var 1956.

Några år in på 60-talet blåste man

liv i idén på nytt. Två formgivare - Saabs designchef Sixten Sason och illustratören och formgivaren Björn Karlström fick parallellt uppdraget att skissa på en ny sportbil. Och det blev Karlströms förslag som vann Saabledningens gillande. 1966 introducerades Saab Sonett II. Bilen var försedd med och konstruerad för Saabs välbekanta tvåtaktsmotor.

1967 byttes motorn ut mot V4-motorn som ersatt tvåtaktaren i Saabs övriga modeller. För att få plats med den i den slimmade Sonetten förseddes huven med de karaktäristiska "bulorna". Namnet ändrades till Sonett V4.

1970 introducerades Sonett III med en helt ny kaross som delvis var ritad i Italien. Sonett III tillverkades fram till 1974.

Motor: Fyrtakts, fyrcylindrig V-motor med vattenkylning. Cylinder-volym 1498 cc. Max effekt 68 hk DIN.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, frihjul, fyrväxlad låda med rattväxel.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Diagonaldelat tvåkretsssystem.

Mått och vikt: Längd 3770 mm, bredd 1500 mm, höjd 1160 mm, axel-avstånd 2149 mm. tjänstevikt 845 kg.

Prestanda: Acceleration 0-90 km/tim 9 sekunder, 0-100 km/tim 12,5 sek. Toppfart 160 km/tim.

Källor:

Per-Börje Elg: Saab 50 år - alla bilarna 1947-1997

Björn Svallner: Alla Saabs sportbilar

Såväl Sonett II och V4 som Sonett III tillverkades med den amerikanska marknaden som främsta målgrupp. Huvuddelen av bilarna

såldes också där. Under de nio åren tillverkades totalt 10.219 exemplar av Saab Sonett II, Sonett V4 och Sonett III. □

Hjulens dag i Grängesberg



Lördagen den 7 juni är det Hjulens dag vid museet i Grängesberg. Alla Sonettägare är välkomna till ett museum som har en härlig blandning av allt från äldre bilar till lingrävare, från motorsågar till kameror. Samt en hel del till.

Man kan anmäla sig från 08.30 samma dag, kl. 09.00 börjar en marknad och kl. 10.00 är det första start på ett veteranbilsrally. Det blir en del praktiska prov utefter färden som blir

ungefär Grängesberg – Kopparberg och tillbaka till Grängesberg. Under dagen kommer även maskinföreningen att köra en gammal lingrävmaskin. Har Du frågor om detta evenemang är Du välkommen att kontakta Lars Eriksson, tel. bost. 0240-20232, mobil 073-945 47 08 eller lars.o.eriksson@se.abb.com



Reservdelar till din Sonett

Du som behöver reservdelar till din Sonett kan vända dig till klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson Sommarvindsv. 7, 582 72 Linköping, tel 013-27 04 12, er.j@telia.com, Postgiro 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.autosite.se/sonett. Upp till 4 veckors leveranstid.



Några exempel på nyinkomna reservdelar



Våra Saabentusiastkollegor i Finland har tillverkat en ersättare till emblemet i grillen på Sonett III nr 88 04 320. Emblemet saknar fästpinnar och bygger på att man har bakdelen av originalemblemet kvar och limmar det nya över. Pris: 175:-



Nyttillverkad kåpa nr 74 23 841 över bagagerumslåset på Sonett III. Pris 395:-. Kåpan finns inte i lager vid denna tidnings pressläggning men vi beräknar att den ska komma innan sommaren.



Nyttillverkade pluggar nr 74 06 945 sitter nedanför vindrutan som motorhuven vilar på. Till Sonett II, II V4 och III, åtgår 6 st/bil. Pris: 25:-/st.



Gummiexpander nr 74 21 217 till fäste av framskärmarna på Sonett III, åtgår 2 st / bil. Pris: 18:-/st



Snack i 2-takt

av Mats Jonsson

www.motorsportsweden.com

e-mail: matsj@swipnet.se

Våren är här och på min Sonettfront så har det hänt en hel del. I februari såldes den gula 74:an. Jag höll därmed mitt löfte till hustrun. "Du måste sälja 74:an" löd villkoret i somras för att jag skulle få tömma hushållskassan och köpa tillbaka min gamla 73:a från Belgien. Eftersom jag är en rättskaffens man så blev det några månaders intensivmekande innan den försvann ur garaget. Med blandade känslor. Trots att jag har passerat fyrtioårsgränsen så är jag som ett barn när det gäller bilar och det var med vemod som den såldes. Det var i grund och botten en väldigt fin bil och jag minns att jag var väldigt glad för detta när jag fick hem den från USA för några år sedan. Mest ledsen var nog Oskar, 3 år gammal. Han har torrkört den bilen i många timmar och han såg den nog som sin egen.

Trots att det under vintern har tokmekats med en Sonett III i garaget så har inte tvåtaktssonetten glömts bort. Tre 35 mm halsringar har införskaffats (original är 33 mm) tillsammans med en slimmad spjällaxel. I tidigare nummer har jag skrivit lite om hemligheterna kring s.k. Reedventiler i tvåtaktare. I min långsiktiga plan ingår sådana och detta är ett av de första stegen.

Det absolut första steget är att låta

mäta effekten i motorn. Nordic Uhr i Norrköping har under våren investerat i en s.k. "Roto-test"-anläggning. En anläggning som anses vara ytterst tillförlitlig och där man mäter direkt på navet istället för att ställa hjulen på rullar. Min motor har gått ca 30 mil och var fabriksny när den monterades. När den är inkörd så ska jag ta ner den till Nordic för test. Eftersom jag bara brukar få 15 mil på mätaren varje år så är det inte säkert att det

Förgasare i trimmade Sonetter

Mats Jonsson

Många nutida Sonettägare vill ofta ge sin bil lite extra knuff. Intresset tycks ha ökat markant under senare år vilket också bland annat Ströms Trimservice i Trollhättan har märkt av. Kanske har det att göra med att många av de nuvarande ägarna har ett större tekniskt intresse och kunskande än tidigare och ursprungliga ägare?

Merparten av trimmarna, vi pratar bara V4 nu, tycks vilja ha en ganska måttlig trimning. På 70-talet fanns det två sportsatser att tillgå varav den stora gav 90 hk. Och det är ofta just 90-100 hk som efterfrågas även om en del vill gå ett steg längre. Original har det funnits en Solexförgasare att tillgå på Sonett V4 och så de här "tragiska" FoMoCo/Autoliteförgasarna

på III:orna vilka har funnits under en rad olika beteckningar beroende på årsmodell och marknad. Förgasarna i sig kanske fungerar bra om de är i ett fullgott skick men det är hopplöst att finna delar till dem. Effektmässigt kanske de räcker till att hantera en bra bit över 100 hk men de flesta söker ofta andra alternativ vilket ofta innebär att original luftrenare inte

blir i år. 60 hk ska den lilla tingesten i alla fall ge enligt Saab. Om den nu gör det är en annan sak. Det finns ju plus och minusmotorer.

Steg två är sedan att montera den nya spjällaxeln och de större halsringarna. Därefter är en ny dynotest inplanerad. Enligt Niklas som har flödestestat och datorsimulerat prylarna så ska de kunna ge en effekttökning om 5-10 %. Steg tre sedan är att försöka

få en sats Reedventiler på plats i bilen och därefter ska en tredje mätning göras. Vilket årtal vi är framme vid då är okänt. Det finns också ett praktiskt problem. Reedventilerna bygger ut 45 mm och då tar luftrenaren i hjulhuset enligt tumstocken. Eftersom jag ogärna vill säga i originalluftrenaren så har jag efter ett års letande funnit en begagnad luftrenare i USA som vid behov ska kunna modifieras. □

längre kan användas. Just luftrenar- och förgasarehöjd är ofta problemet när man ska trimma en Sonett. Det måste ju gå att stänga huven också.

Nedan följer ett urval på vanligt förekommande förgasare i V4-sammanhang:

Solex 32/32TDID. Identisk med den som originalmonterades i 95/96 från 1977. Svårt med delar och luftrenare. Avrådes.

Weber 28/36DCD. Registertyp. Snikförgasare men ger bra bränsleekonomi. Vid "normal" körning öppnar nästan aldrig 2:a porten.

Weber 32/36DFV. Registertyp. Detta är den förgasare som ingick i sportsatserna 13953 respektive 15081 till Sonett III. Om man avser att använda 2-ports Solexens mel-



Mellanplatta Saab Sporter Rally No 15750. Ursprunget är en vanlig mellanplatta till en Solex 32/32TDID.

lanplatta så måste denna modifieras då diametrar och portcentrum inte stämmer.

Weber 32/36DGV. Registertyp. För "lagomtrimning" den optimala förgasaren i mitt tycke. Mellanplat-

tan måste modifieras som för DFV:n men spjällaxeln "går åt rätt håll" varför reglaget från 95/96 77B-80 kan användas med små justeringar. Den egentliga skillnaden mellan DFV och dess syster DGV är att spjällaxlarna arbetar åt olika håll. På båda öppnar 2:a-porten vid omkring 3/4-gaspådrag. Dessutom så, inte helt oviktigt, är priset förmånligare. Jag har haft denna tillsammans med ett så kallat "Sprintfilter" i en Sonett 73:a och det var inga som helst problem med att få igen huven.

Weber 36/36DCD. En klassiker. Vanlig vid V4, B18/B20 och Opeltrimning på 70-talet. Hur många har inte köpt sådana på Hobbex? Har fördelen att den dels ger hyfsad bränsleekonomi och dels klarar sidkrafter bra vid häftig kurvtagning. Även här måste mellanplattan modifieras om denna ska användas.

Weber 40DFI. Också en gammal klassiker. Ingick i Saabs klassade förgasarflorea och passar för steget

Weber 40DFI.



närmast under "korsinsug". Räcker gott och väl upp till 130 hk. Två nackdelar finns: Dels öppnar båda spjällen samtidigt och bränslet forsar igenom med snabb takt. Dels så fungerar den dåligt vid snabb kurvtagning åt vänster. (Ni som såg min bil vid Autocrossövningen på Vårträffen 2001 förstår vad jag menar) Tyvärr finns det inget att göra åt detta. Oavsett flottornivå så fyller den emulsionsrören vid häftig vänstersväng. Vid mer "normal" körning ger den dock fantastiska prestanda.

Saab hade den här förgasaren i en del rallybilar innan korsinsugen blev klassade och man mixtrade med det mesta men fick dem aldrig att gå bra i vänstersväng till Per och Stigs stora förtret uppger Bengt-Erik Ström på Ströms Trimservice. Han var ju med själv på den tiden så han om någon borde ju veta.

Även för 40DFI gäller att mellanplattan måste modifieras om man väljer att använda denna. Ytterligare en nackdel finns och det är att den är svår att få tag på. Dessutom är den dyr. Tillverkningen lades ner för mer än 15 år sedan. Weber har lovat en italiensk Ferrariklubb att nytillverka ett 100-tal förgasare av vilka jag har blivit lovad ett tiotal. Projektet tycks dra ut på tiden och frågan är om det blir något över huvudtaget. I en Sonett III passar den i alla fall utmärkt med ett sportluftfilter. Det finns gott om plats under huven.

Dubbel-Solex. När man laborerade med 40DFI:n och dess sidkraftsegenskaper så provade man även ett insug med 2 Solexförgasare. Jag har ingen aning om man överhuvudtaget får ner dessa i en Sonett men på en Sonett V4 torde det bli hopplöst trångt under bulan. Även denna konstruktion lider

av samma problem som 40DFI:n vid kurvtagning och Bengt-Erik Ström säger att man laborerade med att plasta upp väggar som skvalpskott inne i flottörhusen. Massor av tid lades ner på dessa experiment och sedan räddades man av gonggongen när korsinsuget klassades.

Weber 45DCOE. Korsinsug. Visst kan man ha detta på en Sonett. Zdenek Masita tävlade med en Sonett V4 i Tjeckoslovakien under tidigt 70-tal. Framlidne Rolf "Dumle" Carlsson hade sådana i sin ban-III:a på 80-talet. Men lösningen är inte att rekommendera då huvarna måste byggas om. Inte heller är så kallade dubbelblåstoppar att rekommendera

utan korsinsugen. De övriga insugs- och förgasarvarianterna klarar helt enkelt inte av att matcha de groteska avgasportarna i topparna. Däremot kan man omvänt använda korsinsug i kombination med så kallade enkelblåstoppar.

Weber 34ICH. En liten trevlig enkelförgasare som Weber anger som ersättningsförgasare till originalförgasarna. Jag saknar kunskaper om hur den passar i en Sonett och vad som måste justeras. Generellt kan sägas att en ny Weber 34ICH prestandamässigt torde vara bättre än en sliten originalförgasare.

Holley. Slutligen ett lite kuriosum alternativ. Det finns en enkelportsförgasare från Holley med 43mm spjäll som passar med original reglage och luftrenare. Man

Jack Lawrence's (Motor Sports Service) lösning på dubbla Weberförgasare.



Weber 40DFI på en 1815cc-motor i en Sonett III -74.



måste dock ha ett modifierat originalinsug. Tillvägagångssättet är att man fräser bort förgasarfoten och svetsar på en ny som är lite större. Konstruktionen ger en effekttökning på 7-10 % säger Jack Lawrence på Motor Sports Service i Jamestown NY i USA vilken kan tillhandahålla både förgasare och insugningsrör. MSS kan även tillhandahålla en egen konstruktion med dubbla Solex 40:or. Att använda en enkelportsförgasare behöver inte vara till en nackdel då man får en högre gashastighet att förvalta. Jag har inga egna erfarenheter från de båda MSS-alternativen men Jack Lawrence brukar veta vad han gör.

Dags att välja.

Slutligen återstår att välja förgasare. Tänker man åka med en StdB-, 7.2-, Isky F4-kam eller motsvarande utan portade toppar så räcker kanske till och med originalförgasarna om man bestyckar om dem. Annars så skulle jag själv välja någon av Weber-systrarna 32/36DFV/DGV beroende på vilken som finns att tillgå. Skulle jag köpa nytt så faller mitt val på DGV:n.

Om vi istället har en motor med en 7.6-, Isky F66-kam eller liknande i kombination med portade topplock så skulle mitt val stå mellan de båda 32/36:orna, 36/36:an och 40DFI:n beroende på hur mycket topparna är portade och hur bilen ska användas. Mycket portat och landsvägskörning gör att jag väljer 40DFI:n. Lagom el-

ler mycket portat i kombination med mycket G-krafter vid körning i vänstersväng gör att jag väljer 36/36:an. Gå inte över ån efter vatten. Använd inte större förgasare än nödvändigt. Att montera en 40DFI på standardtoppar eller måttligt portade toppar i kombination med en 7.2-kam eller motsvarande torde vara bortkastat och endast generera dålig bränsleekonomi.

Hur få plats under huven?

Som jag ser det så är det mest kritiskt med Sonett V4. Det finns några sätt att vinna några millimetrar i höjd: Sänka motorn med lägre motorkud-dar eller dylikt, hyvla ner förgasarfoten 4 mm, hyvla ner förgasaren någon mm och så kan man montera backventilen i insugningsröret så att mellanplattan blir överflödigt. Här finns minst 10 mm att vinna. Dock ska man akta sig för att försvaga förgasaren genom att hyvla ner dess fot men nöden har ibland ingen lag. Man kan också ibland justera upp huven lite. Någon millimeter i framkant blir mycket vid förgasaren. Slutligen finns ytterligare ett sätt att tillgripa och detta är att såga upp bulan och höja den någon centimeter genom att baka i plast. Detta fungerar på både Sonett V4 och Sonett III. Ett varningens finger dock: Här kan man förstöra bilens utseende rejält om man inte tänker efter två gånger. Det finns ett antal skräckexempel på hur man har byggt rejäla scoop. Så stora att man nästan kan få in en Paxtonkompressor. □

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Sportgrödor 2000

Av titeln på denna bok framgår det egentligen vad författaren Lasse Anrell vill visa, nämligen hur tränare och journalister gör bort sig när de kommenterar en sporthändelse. I denna bok hittar vi även ett citat av Karin Pilsäter (fp) om Volvo-Ford avd: "Volvo är det svenskaste vi har, det är nästan lika svenskt som spagetti". Som författaren skriver: "Hon tänkte kanske på Rolf Wesenlunds Saab Sonett: den är italiensk och har sex förgasare". Nåja, ingen-dera av citaten hade väl direkt med sporthändelser att göra, men Anrell tänkte kanske mer att Sonetten är en sportbil?!

Automobil

I nummer 9 från 2002 så hade denna kända biltidning ett reportage från Rosersbergs Classic Car Show. Tidningen valde bland andra ut Jörgen Trueds Sonett II V4 att vara med i Concoursen med presentation och intervju av Bengt Dieden. Jag har själv ställt ut min Sonett där, dock inte förra året. Det är en trevlig



JÖRGEN TRUDE MED SIN VITA SAAB SONETT
Automobil: Hur kommer det sig att du föll för en SAAB Sonett?

Jörgen Trude: Jag är ju född i Trollhättan. Jag letade faktiskt länge innan jag lyckades hitta det här fina exemplaret av -68 års modell i USA. Den kommer från Kalifornien där en SAAB-försäljare hade den som skyltbil i tjuugo år. Motorn är orörd och inredningen är original.



utställning i en fin miljö. Givetvis finns det ett mycket varierat utbyte av fordon där att spana in för såväl de som ställer ut som de betalande åskådarna. En nackdel i mina ögon är att om man ställer ut ett fordon så nödgas man vara där precis hela dagen för förmånen att inte betala

entréavgift. Vi tackar Jörgen för bidraget!

Vi Bilägare

Visste ni att en Sonett var med på ett litet hörn i Genevesalongen?! Det är faktiskt sant. I nummer 4 från mars 2003 hade man med ett reportage i Vi Bilägare från denna välkända salong där vårens fordonsnyheter presenterades. Givetvis var Saabs nya 9-3 cabriolet ett stort dragplåster och den har säkert alla chanser att bli en försäljningssuccé i sin nisch. Men varför försäljningsstarten sker först till hösten övergår mitt förstånd om det inte är för att visa vilken förträfflig vinterbil den nya caben är. Men nu var det det här med Sonetten på Genevesalongen. Hos Saab fanns det nämligen en monter med modeller av tidigare

Saabar och bland dessa kunde man lätt känna igen den orangea Saab Sonett III som Jumbo Way har tillverkat. Vill Du se den i litet större format än i montern i Geneve är det bara att se på baksidan av denna Sonettvärld, där finns den uppe till vänster och kan för närvarande köpas av våra medlemmar.

Fribjulet

I nummer 1, 2003 av denna trevliga norska klubbtidning för Gammalsaabens Venner så har Ketil Bjørnebekk med några bilder från vårt årsmöte den 25 maj förra året. Han visar såväl bilder på en del av Sonetterna utanför Saabmuseet som på allmän väg och på ordföranden och sekreteraren för CSS i full färd med att leda årsmötet. När ni läser dessa rader är det snart dags för ett nytt årsmöte, tiden går snabbt... □



GRATTIS
Roland Klaesén
Virserum

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!



Säljes

Saab Sonett III -73, Californiakörd.
Ej regad, bra skick.
Pris: Högstbjudande
Gus, tel: 0520-440083 eller 070-5414191

Säljes:

Avgasrör och ljuddämpare till Sonett II/V4/III. Har även ett avgassystem i byggsats (grövre rör) till Sonett III samt div. gummilister, belysningsdelar, och orange sidomarkeringsljus. Nytt golv och nya bakre hjulhus samt en del annan plåt. Har även en del begagnat överblivet krafs.

Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se

Säljes

Saab Sonett 1968, 55.000:-
Saab 96 Jubileum 1980, 15.000:-
Tel. 040/546789 - Kjell W.

Köpes

Handskfackslucka till III:an.
Andreas Hillby 0303-74 03 11 eller 0702-64 03 11.

Köpes:

Kablage 7423825. Detta är "motor-rumskablage" på Sonett III från 1972. Fanns i klubbens lager för en del år sedan. Har du ett nytt sådant att sälja: Var snäll och hör av dig. Mats 0150-12904 eller 070-5546777, e-mail: matsj@swipnet.se

Ta en bild på din Sonett i sommar, skriv några rader om bil(d)en och skicka till redaktionen!

Sonettshoppen

Vid beställning eller förfrågan vänd dig till: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7,
582 72 Linköping, tel. 013-27 04 12, er.j@telia.com, **postgiro 487 74 84-8**

SAAB Model Car-collection



Mycket fin och detaljerad modellbil i skala 1:43.
Tillverkad av Jumbo Way. Finns endast orange
årsmodell -72. pris 230:-

Autosculpt-modell



Nu har Autosculpt kompletterat modellprogrammet
med den felände länken,
Sonett II i skala 1:43. pris: 295:-

EAGLE collectibles



Mycket fin och detaljerad modellbil i skala 1:43.
Tillverkad i en begränsad nummerad serie av Jumbo
Way. Finns endast vinröd årsmodell -73 med stora
stötfångare. pris 375:-

Modellbilar:

Autosculpt 1:43

Sonett I	pris	295:-
Sonett II V4	pris	295:-
Sonett III	pris	295:-

Autosculpt 1:92

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

Tin Wizard 1:43

Sonett III -70 grön,	pris:	995:-
----------------------	-------	-------

Sonettprylar:

Samlingsmappar för Sonettvärlden	pris:	40:-
-------------------------------------	-------	------

Nyckelring i plast med klubbens logotyp	pris:	25:-
--	-------	------

Klubbdekal, två små och en stor, självhäftande	pris	15:-
---	------	------

Tygmärke med klubbens logotyp	pris:	25:-
----------------------------------	-------	------

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

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

Jubileumsdekal CSS-20 år	pris:	10:-
--------------------------	-------	------



Vi har låtit plasta in jubileumsaffischen så att
den fungerar utmärkt som tallriksunderlägg.
Ett måste hemma i köket eller i lunchrummet
på jobbet. pris: 50 + porto

OBS! Porto ingår inom Sverige om inte annat anges.

Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen t ex.
samlingsmapp, modellbil Autosculpt Sonett II 1:43 etc.