

CLUB SONETT SWEDEN



**MÖTE I NORR?
GENOM LJUDVALLEN?**

**NR 2
1984**

Bäste medlem

Sommaren är nu snart här, med allt vad det innebär för oss entusiaster. Sonetten tas ut i det fria, putsas, vaxas och görs ännu finare än förut. Och vi får större möjlighet att råkas och ha det trevligt tillsammans.

Ett av våra stora arrangemang är sonett-rallyt i Odensbacken, som du kunnat läsa om i tidningen. Mitt personliga tips: Res dit och var med - du lär få en oförglömlig helg!

Samtidigt vill jag också tacka Martin Stenlund för hans initiativ att ordna en lokal träff i Norrland. Det är sådana initiativ vi verkligen uppskattar!

Avslutningsvis - som du kan läsa i tidningen fanns två sonetter med på Pickos utställning.

Tack för att ni ställde upp, Inger Wennberg och Nevy Clark!

Ha en skön vår och försommar. Väl mött på våra träffar. Slå gärna en signal om DU har något tips eller det är något du vill prata om.

Thomas Kleintjes

Tidningens adress: c/o Jan David Skavén

OBS ny adress

VINTHUNDSVÄGEN 87

123 62 FARSTA

Klubbens adress: c/o Carl Brodén

**Oxelvägen 7, 2 tr
138 00 ALTA**

Klubbens postgironr: 35 87 30-0

□□ **MODELLBILAR** föreställande Saabs gamla, gröna Saab 92:an och samma bil i det utförande den hade då Greta Molander vann Monte Carlo-rallyt i början av 50-talet har du säkert sett. Fabrikatet heter Sommerville och är otroligt fint, men så kostar klenoderna också runt 300 kronor.

Nu dagens glada nyhet: Nästa år kommer en Sonett från Sommerville! Det blir en III:a - årsmodell -74 - eftersom man hoppas att den ska sälja bäst. Man tänker bli på exporten till USA...

Som föregångarna blir Sonettmodellen gjuten i metall och i skala 1:43. Kvaliteten blir som vanligt från Sommerville den allra högsta. Räkna med att modellsonetten kommer i handeln om ungefär ett och ett halvt år.

Som en parentes kan nämnas att innan dess kommer en annan Saab från Sommerville - den här gången en av de första varianterna av 95:an - alltså kombin.



PRISERNA i fjolårets fototävling var lindrigt sagt fantastiska. De bästa tävlingsbidragen belönades med rejäla bokpaket om bilar - främst då om Saab.

Nu har du chansen igen att tävla med din kamera om fina priser. Hur fina - ja det blir en överraskning, men du ska se att det är värt mödan att använda kameran i sommar. Precis som i fjol gäller det att få med Sonetten i någon trevlig sommarmiljö eftersom temat än en gång är **MIN SONETT I SOMMAR**.

Vi vill ha svart/vita bilder, färgdiol eller färgkort. Dock INTE polaroidkort. Anteckna på baksidan av varje bild - eller ramen till diorna - ditt namn och adress. Är du angelägen att få bilderna i retur - skicka med ett frankerat returkuvert, med din adress påskrivna. Senast den 15 september vill vi ha ditt tävlingsbidrag!

Vi är som vanligt glada om du bifogar några rader som berättar tex var bilden är tagen och om det finns någon speciell historia kring händelsen på bilden.

Sätt igång och knäpp. Filmen är billig - priserna dyrbara!

SKRYT ÄNNU MER

Du gör det väl också?

Talar om att du är med i Sonett-klubben, alltså.

Enklast gör du det genom att köpa och använda klubbens dekaler, märken och så vidare.

Klubbdekalen - som egentligen är två, en stor och en liten - kostar bara tio kronor. Billigt, eller hur? Och som sagt, du får ju både den lilla och den stora för en tia.

Nu finns också oerhört vackra, broderade märken. De är gjorda för din jacka, blazer och liknande. Formatet är ca 95 x 35 mm och de ska sys på plats. Utseendet och färgerna är de samma som på klisterdekaler.

Priset för jackmärkena är blygsamma 20 kronor per styck.

Så har vi en annan elegant detalj för dig som vill visa att Sonetten är din favoritbil. Från Sonettklubben i Los Angeles köper vi en skärmössa med texten SAAB SONETT Club of Southern California.

Mössorna kostar 65 kronor per styck.

När du beställer - sätt in beloppet på klubbens postgirokonto 35 87 30-0. Glöm inte att tala om vad du heter och vilka grejor du vill ha!

Sommar- möte i Norr- land?

■ Det kom ett brev . . .

□□ ...från Martin Stenlund, klubbmedlem i Nordmaling, med följande mening:

– Skulle inte vi norrlänningar med sonettintresse kunna försöka att ordna en träff i sommar? Gärna i trakten av Umeå, till exempel. Det behöver inte vara något märkvärdigt – vi tar med oss fika och träffas en lördag eller söndag under sommaren för att titta på varandras bilar och prata Sonett en stund.

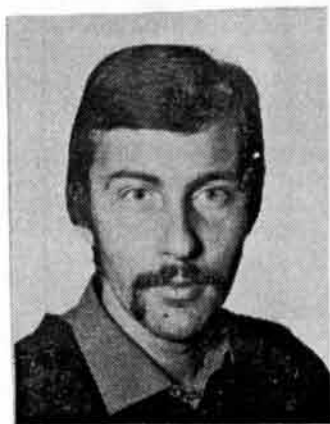
Har ni förslag om detta, bra idéer, eller synpunkter i övrigt – hör av er, skriver Martin Stenlund och påpekar att han har telefonnummer 0930/112 23.

Bra idé, tycker vi här nere i kungliga huvudkommunen, som har dåligt samvete för att vi inte gör tillräckligt för alla er medlemmar ute i landet – speciellt då ni som bor i Norrland. Men – gör som Martin föreslår, ordna en träff på egen hand!

Vi har provat här i Stockholm då de som bor i trakten fick chansen att träffas för ett mycket informellt möte – precis som Martin skissar, och det manar till efterföljd.

Finns det inte någon i Västsverige som har samma idé? Och Sydsverige? Sätt igång och ring till dem som bor närmast – telefonnumren hittar du i medlemsmatrikeln, som var med i fjolårets sista klubbnytt – nummer fyra.

Vi säger som vi sagt tidigare – lita inte till att någon annan ska ordna ett möte av det här slaget. Alla andra kanske också sitter och väntar på att "någon annan" ska ordna det hela . . . □



Martin Stenlund



It has features that even the most expensive sports cars in the world don't have.

You could spend a fortune for a sports car and not get things like front-wheel drive for excellent traction, control and cornering. Or dual built-in roll bars for extra strength and safety. Or an aerodynamically designed fiberglass body, with one of the lowest drag factors of any production car in the world.

Or impact absorbing bumpers (the kind you'll find on the Saab 99) that keep little bumps from becoming big repair bills. Or retractable headlamps.

But besides giving you things that most other cars can't give you, our Sonett gives you some things you might have to pay extra for with some other sports cars. Mag-type wheels, for example, or a

leather covered steering wheel, or adjustable seat back cushions. All standard equipment on the Sonett.

And of course, as most good sports cars, our Sonett comes equipped with rack and pinion

steering, power-assisted front disc brakes, radial tires, full instrumentation, and an anti-corrosion treated bottom.

The Limited production Saab Sonett. It has something over most other sports cars when it comes to features. And has something under them when it comes to price.

Saab Sonett. \$3,995.

Transportation, state and local taxes, optional equipment, dealer preparation charges, if any, additional. There are more than 300 Saab dealers nationwide. For the name and address of the one nearest you call 800-243-6000 toll free. In Connecticut, call 1-800-882-6500.

Det var inte ofta Sonetten förekom i annonser – men här är ett undantag.

Den här annonsen fanns med i amerikanska motortidningar våren 1973.

Sportvagnen och vi



□□ På 60-talet var årets stora begivenhet för oss sportvagnsentusiaster påsken då Picko Troberg arrangerade utställningen "Sportvagnen och Vi". Nu har arrangemanget återuppstått, om än i anspråkslösare lokaler. I stället för Ostermans Marmorhallar håller utställningen till i ett P-garage i stockholmsförorten Skärholmen. Precis som förr pågick den under påsken och precis som förr kom mängder av sportvagnsintresserade besökare.

Som sig bör fanns sportvagnar av nära nog alla märken och av högst skiftande årgångar. Här kunde man gotta sig åt Lotus och Mercedes, Alfa Romeo och Volvo. Som sig bör var också klubben representerad. Två bilar fanns med i montern – båda i exemplariskt toppskick. De var Inger Wennbergs perfekta, röda V4:a och Nevy Clarks lika pedantiskt iordninggjorda III:a i det udda utställningsutförandet den från början

byggdes för. Det betyder att Nevys orange III:a har svart vinyl på taket och under skalet en finess som de flesta inte har en aning om – luftkonditionering!

Närmaste grannarna i montern var bl a några bilar av märke De Tomaso – en italiensk sportvagn med amerikansk V8-motor och mängder av hästkrafter. Där har inte våra Sonetter mycket att sätta emot – men väl när det gällde besökarnas kommentarer. Av spridda röster i församlingen framgick det att många inte hade en aning om att Saab hade gjort sportvagnar och många gissade att det var fråga om – eleganta – hembyggen...

Motorerna gissades det också friskt på och en förstäsiggpåare gjorde sitt bästa för att övertyga kompisarna om att Nevys bil innehöll Saabs 16-ventilare...

EXTRA
FÖR RALLY-
PUBLIKEN

Allt du behöver veta inför vårmötet

Sonettklubbens tidning är som du förstår tänkt för klubbmedlemmarna. Här gör vi emellertid ett undantag och den här och de följande sidorna är främst tänkt för dig, som inte vet så mycket om bilarna du ser här i Odensbacken. Se gärna den här delen i klubbtidningen som något av ett program, där du får ytterligare information kring de svenska sportvagnarna, som är okända för så många.

Vill du veta mer – fråga oss sonettåkare. Inga är så glada som vi när det gäller att få berätta om våra dyrgripar!

□□ Programmet i samband med klubbens möte och Rally Sonett Sweden i Odensbacken börjar redan torsdagen den 31 maj – dvs Kristi Himmelsfärds dag. Samlingen sker vid Brevensgården i Brevens bruk omkring klockan 15. Här ordnas en tipspromenad, vårens snyggaste bil utses – nu för tredje gången. Tidigare har titeln hemförts av Mats Göransson, Nässjö, och Berndt Eliasson, Odensbacken.

Programmet under fredagen den 1 juni börjar med samling på morgonen, varefter bilarna kör i kortege in i Odensbacken. Starten för rallyt är klockan 10.00 och bilarna försvinner då efterhand ut på en tre-fyra mil lång bana, där deras besättningar ska klara av en del tävlingsmoment.

Vid starten presenteras deltagarnas ekipagen av två som verkligen vet det som är värt att veta om de här bilarna –

Erik Carlsson På Taket och Björn Svallner. Erik har för övrigt tävlat både med föregångaren till seriebilarna – den experimentbil som Saab byggde på 50-talet – och med den senare seriebyggda Sonetten. Han har dessutom en egen Sonett III hemma i England, normalt rattad av hustru Pat Moss. Bilen har för den skull registreringsbokstäverna PAT...

När rallydeltagarna kommer tillbaka parkeras bilarna centralt, där de kan granskas närmare av de marknadsbesökare som så önskar. □

Omslagsbilden är som sig bör hämtad från Odensbacken och visar Berndt Eliasson och hans V4:a som i fjol tog titeln "vårens snyggaste Sonett", vid klubbens omröstning som hölls vid vårmötet i Trollhättan.

□□ Varje vår utser deltagarna i vårmötet den bil som anses vara den snyggaste just då. Det är fråga om en vanlig omröstning och det krävs alltså inte att bilen ska vara i perfekt originalskick, eller så. Tvärtom – första året vann en Sonett III, som var lackad i en kulör som

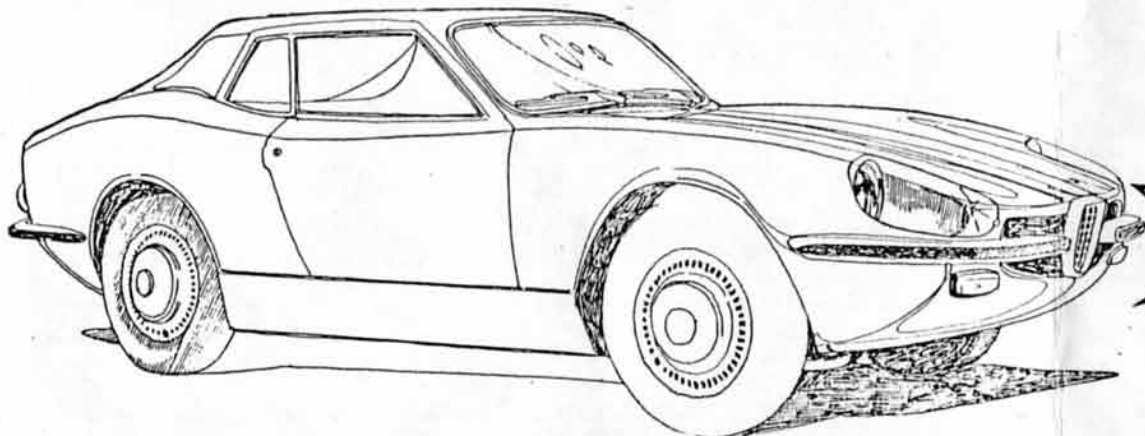
hämtats från Saab 900, hade försetts med fälgar från Saab V4 osv.

Omröstningen kan alltså sägas vara något av en bilarnas skönhetsävling och ägaren till segerekipaget belönas med blommor och pokal. □

**EXTRA
FÖR RALLY-
PUBLIKEN**

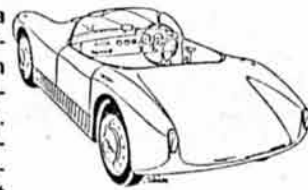
Sportbilar med saabanda

I Odensbacken kommer du att få se ett par olika modeller av Saab Sonett, den sportvagn som Saab byggde under några år i slutet av 60-talet och in på 70-talet. Bilen är sällsynt i vårt land, eftersom de flesta gick på export till USA. Här i Sverige rullar ca 300 bilar, varav två tredjedelar ägs av klubbmedlemmar. Men – det finns fler modeller än du kan ana!

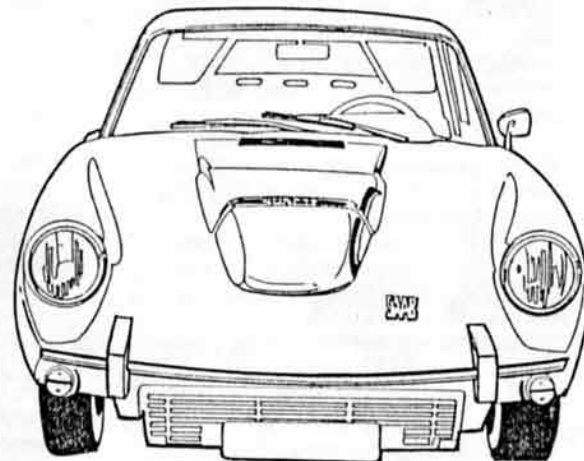


Teckningar
Herbert Müdsam

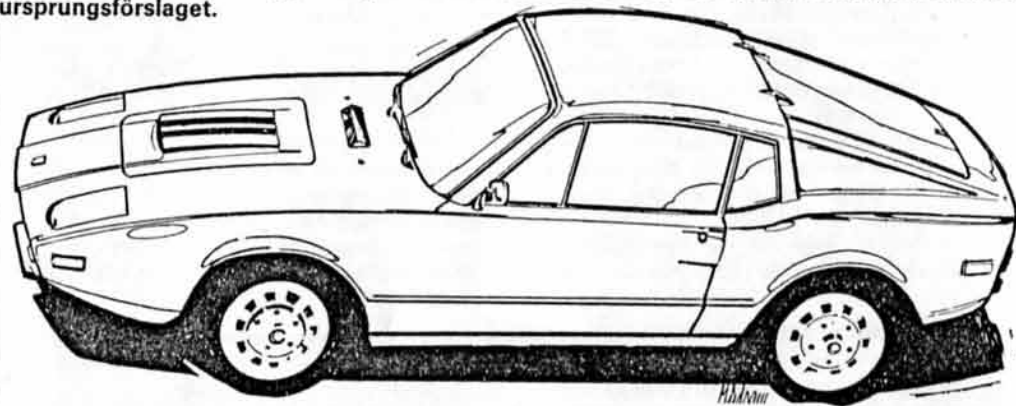
Ursprunget till Sonetterna var en experimentbil, teckningen till höger, som byggdes på Saab i Trollhättan i mitten av 50-talet. Den började som ett hobbyjobb, men fick sedan status som officiellt projekt med modellbeteckningen "94". Den hade en super-trimrad tvåtaktare monterad bak och fram och var tänkt som tävlingsbil. Så ändrades klassreglerna och Saab kunde lika gärna



tävla med bilar som hade mer vardagsnära utseende och Sonetterna var inte längre av intresse för tävlingsavdelning. Så bara sex bilar byggdes, fem finns bevarade.



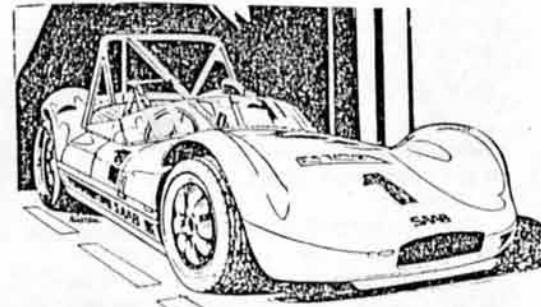
Innan serietillverkningen startade lät Saab två formgivare ta fram var sitt förslag till hur sportvagnen skulle se ut. På teckningen Saabs egen formgivare, Sixten Sasons förslag, som ratades. Bilen skulle ha kallats Catherina, eftersom den skulle ha byggts i Katrineholm. Det andra förslaget var signerat Björn Karlström och kom att ligga till grund för seriebilarna, även om bilen modifierades kraftigt, jämfört med ursprungsförslaget.



1970 lanserade en 'Sonett, formgiven av en italiensk designer. Den hade en längre och slankare kaross än den bil Björn Karlström ritat, och var i mångt och mycket mer praktisk. En miss var dock motorhuven. På de tidigare modellerna kunde hela nosen fällas upp, här kan bara en liten lucka över motorn öppnas. Uppfällbara strålkastare blev nödvändiga för att nosen skulle kunna hållas elegant låg.

Den första seriebilen presenterades 1966. Den byggdes nästan hantverksmässigt i Arlöv. Priset angavs vid presentationen till runt 20 000 kronor vilket många motorskribenter reagerade kraftigt för, då man ansåg det vara på tok för dyrt! Från början hade bilen tvåtaktsmotor, senre kom V4:an – teckningen.

Den här Saabsportvagnen lär du inte få se på svenska vägar. Den är byggd i USA och användes där vid bantävlingar på 60-talet. Motorn var Saabs tvåtaktare – men bilen var bakhjulsdriven. Den heter Jabro-Saab och hade från början egentligen ritats för att ha en Mercury utombordsmotor som drivkälla!



**EXTRA
FÖR RALLY-
PUBLIKEN**

Så skiljer du på alla årsmodeller

□□ Den första, seriebyggda modellen heter, kryptiskt nog, II. Ettan var som du sett tidigare en ren experimentbil, som aldrig seriebyggdes.

Första årsmodellen av II:an var 1966 och 67:an var nästan identisk. För att se skillnad på bilarna kan man titta på instrumentpanelen. 66:orna hade instrumenten placerade i en liten plåtpanel, som i sin tur satt på den egentliga instrumentbrädan. 67:orna hade de olika instrumenten direkt placerade i träpanelen.

Fram fanns också en skillnad – 66:orna hade en oval grill av plast medan 67:orna fick ett mer sobert galler av aluminiumribbor.

Motorerna var i båda årgångarna Saabs legendariska tvåtaktare med tre cylindrar och en effekt på 60 DIN-hästar.

Trots att de var tvåtaktare tankades de här bilarna med ren bensin. Olja fylldes i en separat tank och när den började bli tom tändes en varnande lampa på instrumentpanelen.

1968 års modell var den första Sonetten med V4-motor. Den skiljer sig på utsidan från föregångarna genom en stor uppbyggnad på motorhuven. Trots att motorn gjordes så låg det någonsin var möjligt – bl a med ett mycket märkligt luftfilter med två "snablar" – tvingades man ta till den här trappstegsformade bulan. Den är i själva verket så stor att formgivarna tvingades placera den en aning förskjutet åt höger – annars skulle den ha skytt sikten för föraren...

På bulan fanns en skylt som angav modellnamnet – enda gången Saab låtit sin sportvagn skylta med sitt namn på utsidan!

1969 års modell är sällsynt här i Sverige – den gick nämligen enbart på export. Den skiljer sig obetydligt från 68:orna, men stolarna hade fått en annan form med så höga ryggstöd att de också fungerade som nackskydd.

1970 skiljer sig däremot desto mer från föregångarna. Nu hade den italienske formgivaren Sergio Coggiola ritat en ny kaross – men hans skisser var så fantasifulla att det krävdes mycket arbete här hemma i Sverige för att de skulle kunna förvandlas till seriebyggda bilar. Den skarpögd noterar säkert att karossens mittdel fö är identiskt med föregångarnas. Det hade kostat för mycket att göra om hela karossen. Chassit är också praktiskt taget oförändrat.

70:an fanns i såväl "standard" som "lyx". Skillnaden var klädseln, som i lyxmodellen bestod av skinn – tyg i standardbilen – och att plåtfälgarna bytts mot speciella lättmetallfälgar på den exklusivare versionen. Fälgarna var för övrigt unika på den här årgången och användes inte på senare modeller.

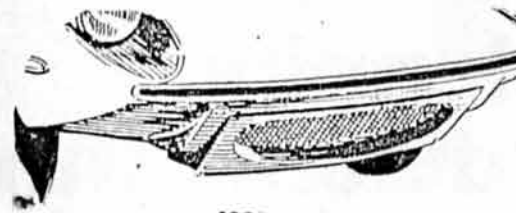
71:an fick en ny grill. De tidigare tre aluminiumribborna byttes mot en mer Saabliknande grill – nästan identisk med den som senare kom på vissa 99-modeller fö. Fälgar liknande de som användes på Saab 99 EMS kom på 71:an.

72:an var oförändrad. Den årgången är den vanligaste på svenska vägar, då den tillsammans med 68:an var de enda som egentligen såldes här – andra gick praktiskt taget enbart på export.

1973 års modell fick de stora stötfångare som tidigare lanserats på 99-modellen. De tar upp småkrockar utan att skadas – men är knappast smäckra...

1974 var den sista årsmodellen. Den hade strålkastartorkare och stripes längs karossidorna. De senare hade funnits som tillbehör tidigare, men ett restparti (?) fanns kvar och originalmonterades när modellen sjöng på sista versen.

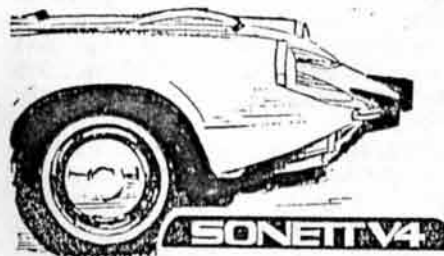
Totalt byggdes 10 236 sonetter och som sig bör står den allra sista – en gul – på Saabs museum i Trollhättan.



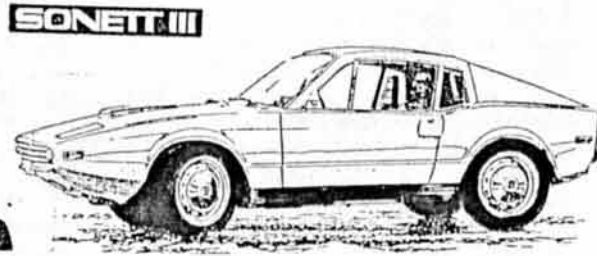
1966 – oval grill.



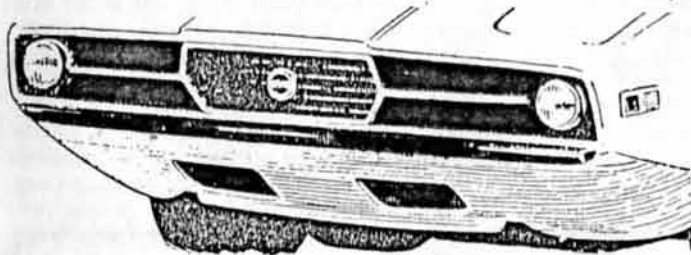
1967 – ribbad grill.



1968 – bula över V4-motorn.



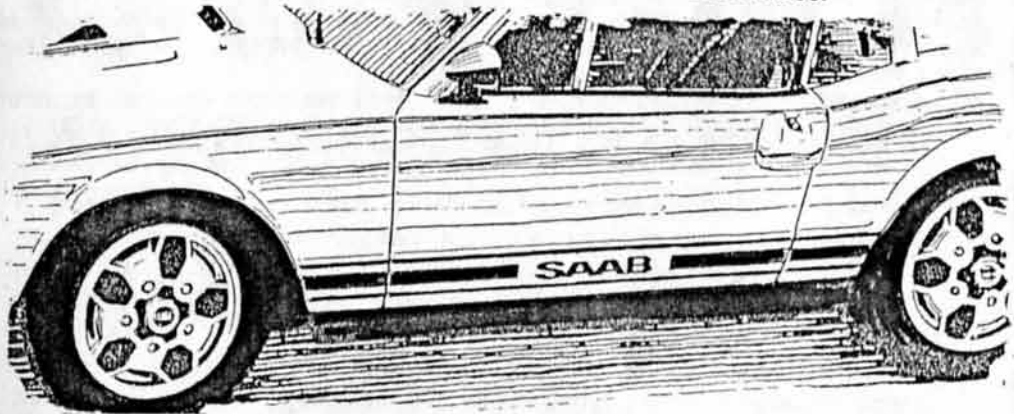
1970 – ny karossform, samma chassi.



1971 – ny grill.



1973 – kraftigare stötfångare, à la Saab 99.



1974 – sista årgången. Ränder längs karossidan.

Teckningar Gunnar A Sjögren

Christer Glenning: Genom ljudvallen mm

□□ Det var vid en spektakulär biltillställning som gick under namnet Hedenlundarally, som jag första gången fick se "den riktiga" Saab Sonett.

Visserligen hade en Saab under det namnet redan i mars 1956 visats på den stolta internationella bilsalongen i Stockholm, men den bilen blev aldrig någon riktig seriebil, och allt om de bilarna kan säkerligen Sonettfantasterna betydligt bättre än jag.

Efter Hedenlundarallyt 1965 mitt i Sörmland, visades inte en Saab Sonett utan två. Personligen föredrog jag nog linjerna på Sixten Sasons bil, Björn Karlström får ursäkta. Men min smak var inte att lita på, så det blev Karlströms Sonett som blev den riktiga Sonetten.

Men låt mig för ett ögonblick gå tillbaka till Bilsalongen i Stockholm 1956. När jag slutade på tidningen Vi bilägare fick jag av tidningens annonschef Ulf Trotte en bok om just den salongen, en bok som i dag är underbar läsning. Bland "kvalitetsbilar" som Morris, Sunbeam, Panhard, Moskvitsch, Nash, Lloyd, Humber och IFA, försökte Saab pocka på uppmärksamhet med förutom

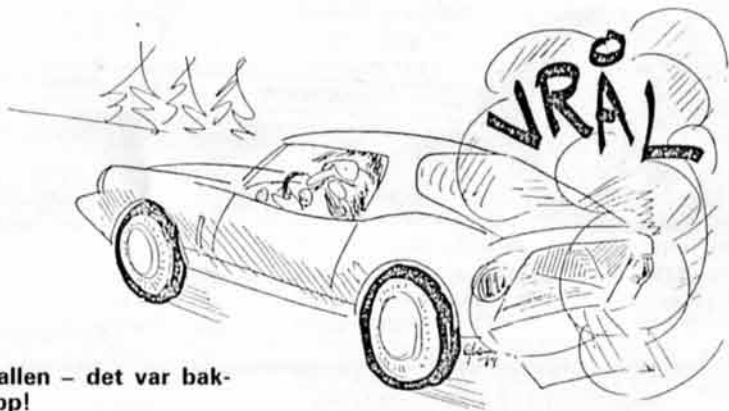
Sonetten en Saab B, en hedervärd bil som till och med hade baklucka (!) och nya Saab 93 med hela 3 cylindrar! 92:an kostade 6 700 kr och 93:an 7 500 kr. Något pris på Sonetten meddelades aldrig.

Som pliktrogen motorskribent på Eskilstuna Kuriren skulle naturligtvis den serietillverkade Sonetten provköras och jag tror det var 1967. Det där med plastkarosser var en ganska okänd företeelse per serietillverkade bilar och att det där med plast hade sina sidor fick jag erfara under provturen. Jag hade hämtat bilen i Nyköping, tog en sväng över Strängnäs, där bilen "plåtades" av nu framlidne Strängnäs fotografen Gösta Mattson. Att Gösta fick plåta Sonetten berodde på att han var en välsedd gäst hos familjen och eftersom han var frilansfotograf kunde man gynna honom lika gärna som EK:s fasta fotografer.

Det var på hemvägen från Strängnäs det hände!

Mellan Härad och Barva, där vägen var lite för gropig, gick jag genom ljudvallen!

Ändå var farten inte mer än en bit



Det var inte ljudvallen – det var bakluckan som gått upp!

över 100 km/tim.

Jag har aldrig flugit reajakoplan, men väl hört dom. Så lät helt plötsligt Sonetten. Det var ett fruktansvärt ljud, och ändå ska vi notera att insugningsljudet på de trecylindriga 60-hästar i Sonetten var minst sagt ljudligt. Som när en elefant släpper sig, sa någon.

Men det som drabbade mig då var i ljudväg vida överlägset. För någon sekund greps jag av ångestmättad panik. Höll bilen på att gå i bitar, och hur skulle det i så fall redovisas för den stränge redaktionschefen Axel Jerlehagen på Eskilstuna Kuriren?

Men lika fort som ljudet kom fick jag klart för mig vad det var. Bakluckan på Sonetten hade gått upp!

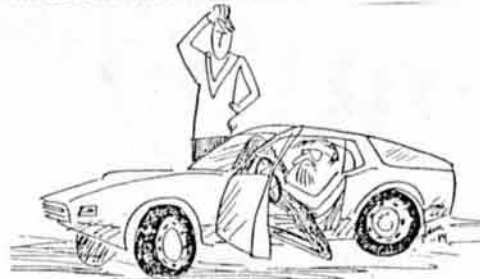
Låset var modell källarfönstervred och vibrationerna i plastkarossen hade gjort att låsvredet skakat upp. Och med plötsligt öppen baklucka kom det man i dag tycker fina tvåtaktsljudet bryskt in i kupén.

Resten av testperioden kördes med isoleringsband runt vredets låspinne. Därmed kunde bakluckan inte skramla upp, men visst var man en ljudsensationsfattigare.

Möjligen kan ljudsensationen från 1967 bidragit, men faktum är att jag blev aldrig någon Sonettfantast. För mig var bilen nästan avglömd fram till det att min kollega i motorskrivarfacket Björn Svallner stolt visade upp sin Sonett III. Jag försökte i det längsta klara mig undan en provkörning av Björns bil, men han insisterade.

Björn är ingen kortväxt person, men jag är längre. Det märktes tydligt när jag skulle krångla mig in bakom ratten. Efter den övningen vet jag hur ett gem känner sig.

Och Björn försökte aldrig mer få mig in bakom ratten i en Sonett... □



Efter att ha försökt komma in i en Sonett III vet jag hur ett gem känner sig!

PRESS-STOPP!

AUTOMOBILTRÄFFEN

I samma helg som vårt eget arrangemang pågår i Odensbacken, arrangeras också ett sportvagnsmeeting i Karlskoga. Som väl är ligger de båda tillställningarna så väl till att du utan vidare kan vara med på båda!

Platsen är Gelleråsbanan utanför Karlskoga. På fredagen finns möjlighet att testköra på banan. På lördagen - alltså den 2 juni - ordnas bilutställning, rally, concours d'elegance och mycket annat.

På söndagen finns möjlighet att tävla på banan. Vill du veta mera - tag direkt kontakt med vår sekreterare. Hans adress finns längst fram i tidningen.

T-shirts för sonettvänner



Lagom till sommaren kan du nu få en T-shirt som talar om vilken bil du gillar! Klubben har lätt att ta fram en tröja med tryck enligt skissen. Är du intresserad - hör av dig **OMGÅENDE** till sekreteraren!

Det gäller nämligen att få ihop ett tillräckligt antal beställningar för att tillverkaren ska kunna sätta igång och trycka tröjorna. Priset inkluderar frakten hem till dig. Färgen är gul med blått tryck. Glöm inte att ange vilken storlek du behöver (S, M, L och XL finns att välja på).

Det gäller att du anmäler nu att du vill ha tröjan - eller varför inte flera på en gång! Har vi inte fått ihop tillräckligt många beställningar till månadsskiftet maj-juni blir det tyvärr inte något av med tröjorna.

Beställ NU!



SKRIVET

Om oss!

John H Lawrence heter en amerikan som verkligen vet hur man ska krama ut det mesta ur en Sonett. Som vi berättat tidigare tävlar han på bana med just Sonetten och driver dessutom en liten firma - Motor Sport Service i New York - som säljer trimningstillbehör och annat som behövs för att förvandla Sonetten till en fullblods racer.

Nu har John författat ett häfte om hur han byggt om sin bil för racing. Han ger här noggranna anvisningar om varje detalj i motor, växellåda, fjädring, kaross och så vidare.

Trimmar man enligt Johns anvisningar tar man ut 149 hästar vid 7 700 rpm. Med den snabbaste utväxlingen han använt toppar bilen då 228,5 km/h... I häftet påpekar John Lawrence att hans tips säkert inte är de enda allena saliggörande, men att de visat sig fungera för honom under fjol-årets säsong. Vad nästa tävlingssäsong ska bära i sitt sköte är en helt annan sak.

Utan tvekan är häftet rolig läsning - givetvis på engelska - för alla oss sonettfantaster - även om det vid sidan av att ge trimningstips också är reklam för Motor Sport Service. Det är på tio sidor i A4-format, helt utan illustrationer med undantag för en svart-vit bild av en racingsonett på omslaget.

Peter Haventorn - en av landets mest kända skribenter när det gäller sport- och gammelmilar - har gjort en fenomenal sammanställning av alla landets märkesklubbar i Teknikens Värld.

Som sig bör presenteras också vår klubb - även om texten i sanningens namn var svår att finna. Av någon anledning hamnade vi varken under bokstaven "C" som Club, eller "S" som Sonett eller Saab, utan mellan Triumph och Volkswagen!

Nåja, huvudsaken var att vi trots allt kom med.

SÄLJES KÖPES SÄLJES KÖP

Köpa, sälja eller kanske byta?

Här kan du annonsera om prylarna du har eller behöver för din Sonett. Du får annonsera gratis om allt som rör din bil.

Skicka ett-läsligt-manuskript, så kommer annonsen **finner du längst fram i tid i nästa nummer. Adressen ningen.**

KÖPES

Sonettstolar av den låga modellen. Har du två att sälja - ring direkt! Telefon 054/31260.

KÖPES

SAAB Sonett II, oavsett skick, gärna någon form av renoveringsobjekt. Gärna bil med tvåtaktsmotor. Är också intresserad av Sonett III som reparationsobjekt. Fyra stycken 5" eller 5½" fälgar till Sonetten. Ring gärna på olika tider om jag inte svarar direkt! Telefon 0930/11223 (Martin).

KÖPES

Ny eller begagnad växellåda till Sonett, ev enbart slutväxel (9 : 42).

Peter Ohlin, tel bostad 0120/20022, arbetet 0120/11860.

KÖPES

SAAB Sonett II, ev III, max 18 000 kronor. Göran och Bengt Samuelsson, tel 0304/62073.

RESERVEDELAR
TILLBEHÖR
Allt för
Din Saab
97



Sveriges största bil – hus- och fritidstidning

Vi bilägare är tidningen för Dig som har bil. Vi testar bilar och ger Dig värdefulla skötsel- och reparationsråd. Vi skriver även om den litet udda bilen. Vi bilägare är också tidningen för Dig, som är intresserad av Din fritid, vare sig Du vill läsa om fiske, båtar, husvagn, hus och tomt, eller om Du vill få reda på nya och intressanta resmål. Många förtärliga nyheter, som gäller just Dig kommer att presenteras i tidningen bl a OK:s medlemstjänst med teknisk och juridisk service samt mycket annat.

Ring 08/737 17 10 för prenumeration.

Vi bilägare