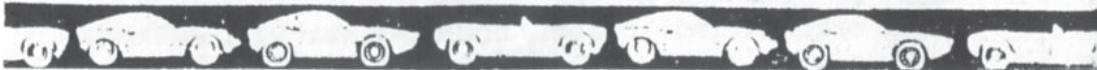


CLUB SONETT SWEDEN



Rolls-Royce i fint sällskap



RACING MED SONETT

Dags för årsmöte **NR 4**
1986

Bäste Sonettmedlem!

Vi står nu i december månad och de flesta Sonett-ägare har ställt undan sina bilar inför vintern.

Det gångna årets arrangemang har präglats av fina förberedelser och genomföranden av våra båda mycket duktiga klubbmästare, Berndt och Olle. Att ekonomin är så god är bl a Görans förtjänst. Hur och att detta medlemsblad kommer till dig, **har vi Jan-David** att tacka för, som gör ett stort arbete. Per lägger ned möda på att skriva fina protokoll, så att vi alla vet vad som egentligen beslutats. Sist men inte minst vår stora kapacitet Björn. Utan honom vore inte vår klubb vad den är i dag.

Du ser vilket fint gäng det är som jobbat för dig och alla andra i klubben, under året som gått.

Det är dessa killar som har dragit det tyngsta lasset för att Du och jag ska få valuta för medlemsavgiften.

Jag vill slutligen önska Er alla ett riktigt GOTT NYTT ÅR och på återseende 1987 - på årsmötet hoppas jag!

Thomas Klementino

CLUB
SONETT
SWEDEN

Klubbens adress	c/o Per Alvestig Karlstorpsvägen 61 461 53 TROLLHÄTTAN
Tidningens adress	c/o Jan-David Skavén Vinhundsvägen 87 123 62 FARSTA
Klubbens postgiro	35 87 30-0

OBS—OBS—OBS—OBS—OBS—OBS—OBS

Sekreteraren har flyttat! Ny adress:

Per Alvestig
Karlstorpsvägen 61
461 53 TROLLHÄTTAN
Tel 0520/739 17

Intresset för gammelmilar också i tävlingssammanhang ökar stadigt.

Om allt går enligt planerna lär vi få se en supersnabb Sonett V4 i rallysammanhang i vinter. I Svenska Rallyt ska en veteran-GT-klass köras och här är det inte omöjligt att Sonetten kommer med, trots att den egentligen är aningen för ung för att kunna platsa in bland de äldre rallybilarna.

Håll alltså ögonen på Svenska Rallyts gammelmilkklass när det drar ihop sig.

Har du också hört rykten om att det skulle vara omöjligt att få tag på glasrutor till Sonetterna?

Lugn - det finns i lager hos en grossist och den dag lagret är slut, är det inte några problem att få tag på flera, eftersom tillverkaren har formarna kvar.

Grossisten heter Floatex och ligger i Sättra söder om Stockholm. Behöver du en ny ruta, vänd dig till din vanliga glasmästare och tipsa honom om Floatex. Däremot kan du inte själv åka till sättrafirman och köpa glasrutorna.

I skrivande stund hade man tio vindrutor till Sonetten i lager. Tyvärr finns just nu inte några ofärgade - fem av dem är tonade i grönt, fem i blekare grönt med en mörkare kant upptill.

Den ruta det mest talats om att den skulle vara omöjlig att få tag i är bakrutan till Sonett II. Glöm alla problem - firman har ett halvdussin sådana på lager och som sagt, det är inte några problem att få tag på fler den dag det behövs.

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 dekal, 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.

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

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!

Racing med Sonett

— Efter att i tre år ha kört en Ferrari — som visat sig vara väl tung för ändamålet — kom jag till beslut.

— Jag hade krigat med diverse prototyper på banorna. Nu skulle jag åka Sonett och istället slåss mot andra sportvagnar, Alfa Romeo, Fiat Dino o s v.

Det är Rolf Carlsson i Hallsberg som berättar. Läs här om hans öden och äventyr i den tuffa Sonetten på svenska tävlingsbanor, under den säsong som gått.

När Ferrarin ställts i malpåse var det först dags att se vad som kunde bjudas av konkurrens i den här klassen. Den heter för övrigt Road Sport B. Här kan man träffa på bilar, som man i beskedligt skick, hittar ute på gatorna. Lotus Seven är en sådan entusiastbil. Diverse Alfor finns också med liksom t ex Fiat Dino. En och annan Porsche går också i den här klassen.

Nu tar man inte bara sin Sonett och börjar tävla så där utan vidare. Eftersom jag har en del erfarenhet från racing här i Sverige, visste jag på ett ungefär vad som måste göras åt Sonetten innan den var "rady for race."

Min gode vän, Bengt Erik Ström, — tidigare på Saabs tävlingsverkstad i Trollhättan, fick i uppdrag att bygga den allra

vassaste versionen av V4:an, som tänkas kunde — med ett förbehåll. Motorn fick bara ha en enda förgasare. Skälen till det var två. Först var det ett regelmässigt med två dubbla Webrar hade motorn kanske blivit för stark så bilen fått slåss i en tuffare klass — reglerna talar om förhållandet mellan vikt och effekt. Så fanns ett prosaiskare problem — dubbla förgasare fick inte plats under huven . . .

Växellådan byggdes om. Den blev tätstegad med en ny drevsats — special II, som den heter. Totalutväxlingen ändrades också genom en lägre slutväxel. — Den gav bilen bra mycket bättre acceleration, men givetvis på bekostnad av toppfarten. Den är dock av mindre betydelse på svenska banor, eftersom de är så kurviga. I valet mellan acceleration och fart är det farten som får prioriteras som nummer två.

För att klara kylningen försågs motorn med en eldriven fläkt.

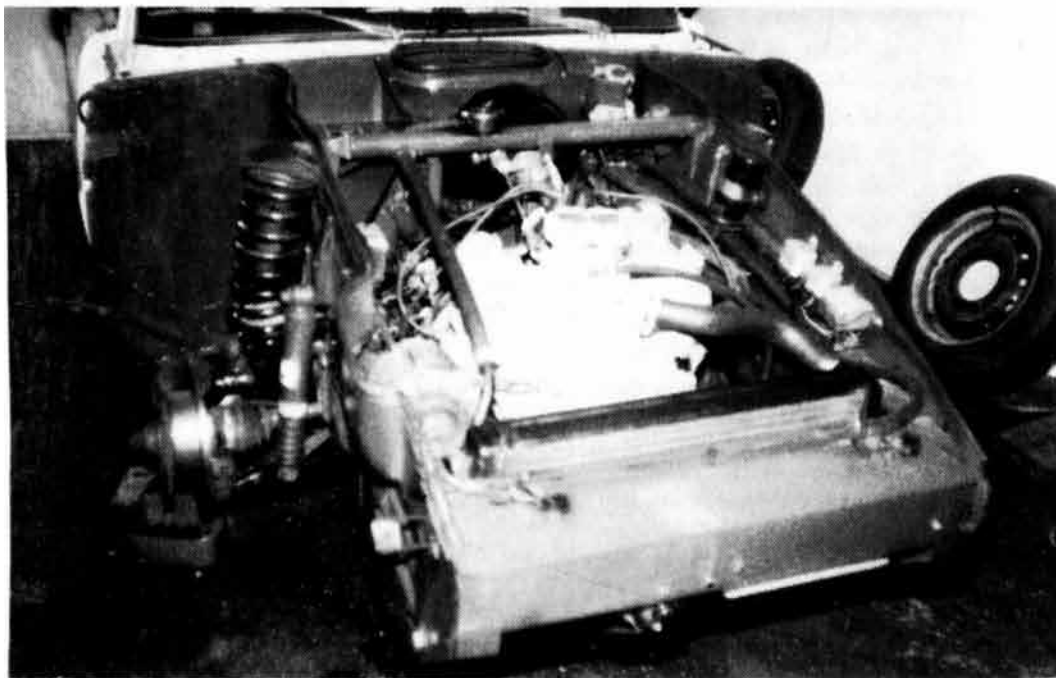
Chassiet modifierades en hel del. Bärarmar och bussningar byttes ut. Nya fjädrar var också ett måste för att väghållningen skulle bli godtagbar för racingbruk.

Lägg till detta alla de tusen och en småsaker, som man kanske inte ser när bilen är färdig, men som ändå måste till för att den ska fungera. Det tog alltså tid, innan bilen var klar, men efter många timmar i garaget, kunde den så slutligen få begå jungfruturen på bana.

Premiärtävlingen skulle bli vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp.

På plats insåg jag att bilen trots allt var väl lite körd innan tävlingen — och det märktes på motorn som inte gav sitt allra bästa. Den gick inte riktigt som jag väntat mig.

Forts på nästa sida



86 års racingsäsong

— i en Sonett!

Snabbt kunde jag också konstatera att en diffspärr skulle sitta fint.

Trots bristerna lyckades jag få en tolfte träningstid. Det låter kanske inte speciellt bra — men det var trots allt ett startfält på 28 vagnar som krigade om placeringarna.

Jag hamnade alltså trots allt i den bättre halvan, vilket man väl får vara nöjd med.

Under själva tävlingen utvecklade det hela sig om möjligt ännu bättre. Men säg den lycka som får vara för evigt. En Alfa läckte plötsligt ut en pöl olja — och olja på banan är halt.

Fråga mig — jag åkte av asfalten och under min tur i det gröna passade två konkurrenter på att passera.

Nåja — resultatet blev trots allt en tionde plats, och ganska nöjd åkte jag hem.

Jag funderade över vilka möjligheter som stod till buds för att ytterligare förbättra bilens chanser.

En diffspärr var ett måste. En sådan köptes direkt in och sattes på plats.

Däcken hade inte heller räckt till. De snabbaste bilarna kör numera på ett däck som för många är okänt — Yokohama. De har egenskaper som ett rent racingdäck, jämfört med de Pirelli CN 36 jag kört på tidigare.

Åtskilligt fanns också att göra på bränslesidan. En så kallad catchtank eller skvallertank monterade. Den rymmer några få liter och är ständigt fylld av bränslepumpen. Från den sugs så bensen till motorn utan att bränsleströmmen störs av att bensen skvalpar fram och tillbaka i den vanliga tanken.

Vidare fick bilen en elektrisk bränslepump. Att motorn kunde sörpla i sig bränsle i den takten den gjorde hade jag inte väntat mig av V4:an. Under tävling drar den i runda tal tre liter per mil . . .

Nästa tävlingstillfälle var vid den stora sportvagnsträffen på Mantorpbanan utanför Linköping.

Träningen här var en upplevelse, med tanke på tidigare resultat.

Här startade 38 bilar på banan — räknat i alla de tre klasserna — Roadsport A, B och C. Trots konkurrensen hamnade vi —

Sonetten och jag — på näst bästa tränings-tid i klass B. Endast några få, men snabba, Porschar kunde bjuda motstånd. Totalt hamnade vi på fjärde eller femte bästa tränings-tiden.

Tävlingen gick helt efter ritningarna, och resulterade i en andraplats.

Med detta minst sagt bra resultat i bagaget åkte jag så ned till Falkenbergsbanan för att köra säsongens sista tävling i Sportvagnsmästerskapet.

Banan i Falkenberg är en om möjligt ännu snabbare bana än Mantorp, och jag var lite osäker om bilen skulle räcka till. Det visade sig nu att den gick som det omtalade "skällade trollet". Officiellt menade man att Sonetten klarat den snabbaste tiden under träningen. Det betydde att jag stod i första ledet vid tävlingsdags — men Saaben är inte känd som en bil som tar starterna.

Jag var tvungen att släppa fyra bilar före, men tre av dem körde jag om under det första varvet.

Men — tydligen var jag lite för het på gröten så på banans baksida — utom synhåll för den stora publiken, snurrade jag

i en fullfartsböj. I högerkurvan fick jag sådan snurr, att bilen voltade.

Men bilen visade sin styrka. Skadorna inskränkte sig till en stor spricka i motorhuvu samt en mindre i taket . . .

Trots missöden kände jag mig i alla fall ganska nöjd. Bilen hade visat att den duger bra även i modernare sällskap. Nu ser jag fram mot de långa mörka vinterkvällarna då jag kan hinna med ytterligare förbättringar av Sonetten.

Redan nu är det klart att bilen får en störtbur a la amerikansk stockcar racer. Detta med tanke på eventuellt kommande snurrningar och luftfärder.

Så får motorn äntligen de dubbla Webernarna och ett insug där rören går i kors. Om allt går som det ska kommer jag att plasta upp en uppbyggnad a la Chevrolet Corvette på en skadad huv, jag har liggande. Under den ska även de här förgasarna få plats.

Slutligen har jag tröttnat på färgen — det fanns alldeles för många vita bilar på banorna under sommaren. Nu ska bilen bli knallgul — en sportbil ska synas.

Och sen kommer ju ännu en spännande säsong på racingbanorna . . . Rolf Carlsson



I Roslagens (BLÖTA)famn



"Möte i Monsunen" har vi hört talas om. Här är det istället fråga om "Omkörning i regnet".
Jan David Skavéns röda pärla passeras av en T-Ford.

Vad minns du av sommaren som gick?

Regn?

För min del förmörkades himlen inte bara av regnmoln, utan också av ett envist motorkrängel, som gjorde att jag missade klubbmötet på Öland. Förargligt – men vad gör man?

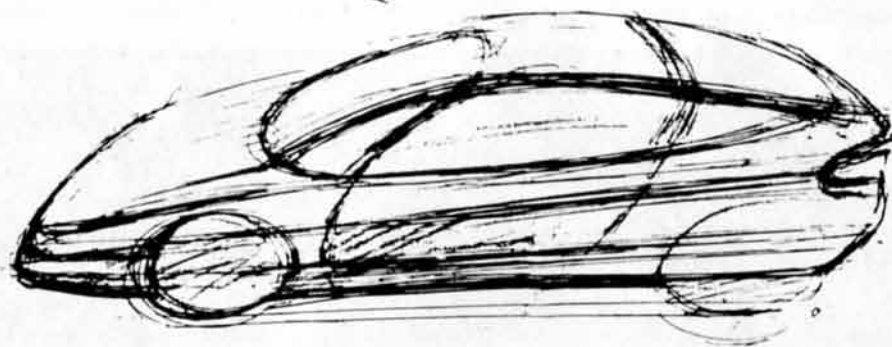
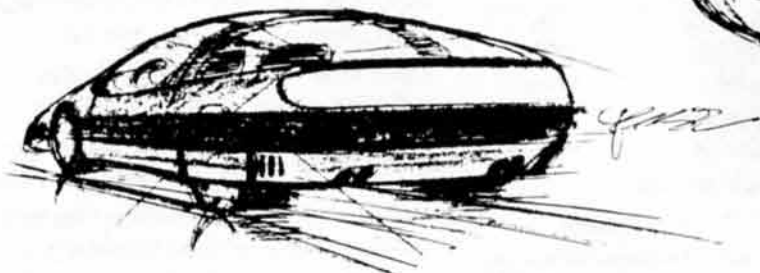
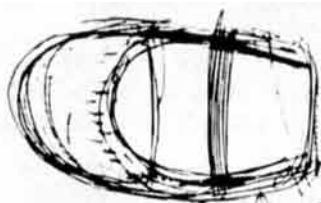
Men – när det drog ihop sig till Automobilhistoriska Klubbens årliga evenemang "I Roslagens Famn" var bilen åter klar.

forts

SAAB IS ART

lockade

många



Det har visats saabsportvagnar i Stockholm – på ett lite annorlunda sätt. På Design Center, mitt i City, visade Saab upp historien om tillkomsten av EV 1:an – något som kom att väcka våldsam uppmärksamhet. Saab is Art kallades utställningen.

På Design Center visar man upp bl a industridesign och liknande, men bilar hör inte till vanligheterna. Under några höstveckor invaderades dock lokalerna av bilentusiaster som ville ta del av projekt EV 1. De kom i sådana strömmar att man blev närmast förstummad på Design Center där man inte är van vid en sådan tillströmning. Inte mindre än 3 000 personer per vecka kom nämligen – rekord för det här stället.

Vad fick besökarna då se?

Jo – här fanns inte bara den färdiga bilen, utan också Björn Envalls skisser, lermodeller och mycket annat. I montrarna fanns detaljer i bilen för närmare be-

skådande – t ex en bit av den flexibla stötskölden, som man fick chansen att klämma på. Också andra udda detaljer fanns för närmare beskådande, liksom en instrument-mock-up, d v s en modell i full skala av instrumentpanelen.

Vägar vi hoppas att den här utställningen kommer att turnera runt, så att även andra än Stockholmare med ärende in i City, får chansen att se den. Utan tvekan en av de bästa utställningar som gjorts på många år där en enda bilmodell visats upp bit för bit, är vårt omdöme.

Och sedan finns det de som säger att bilar är väl ingen konst...

Det skrivs om oss och våra bilar

Såvitt vi vet har det inte skrivits speciellt mycket om Sonetterna eller om klubbarna på sistone. Det betyder dock inte att det inte finns något för den lässugne.

Vi har bläddrat i det amerikanska företaget **Classic Motorbooks** enorma katalog och faktiskt kunnat hitta en hel del av intresse. Är du intresserad – tag kontakt med **MarGie Bookshop** i Stockholm – tel 08-30 10 88 (beställningstelefon).

I katalogen hittade vi något som ser ut att bli allt populärare – sammanställningar av artiklar o s v från vissa tidningar.

Vi har tidigare berättat om Brookland Books "**Saab Sonett Collection I**", med ett otal presentationer av Sonetten från olika tidningar, en rad tester och så vidare. Den här boken – eller rättare sagt häftet – har 78 sidor och ungefär 150 bilder. Texten är på engelska och priset anges i den amerikanska katalogen till 8,95 i dollar.

En annan publikation av samma slag heter "**Road & Track on Saab 1955-1985**" och innehåller material som tidigare varit publicerat i *Road & Track*, en av de stora – kanske den bästa? – motortidningen i USA.

Här hittar man tester och nybilspresentationer, begagnattips o s v. Boken som är på 86 sidor, behandlar snart sagt alla saabmodeller, från 92B till dagens turbo-modeller – alltså även Sonetten. Här finns II:an, V4:an och III:an med. Publikationen innehåller ca 160 bilder och kostar 12,95 dollar.

Den andra stora motortidningen i USA, *Car & Driver*, är nu inte sämre utan har nyligen kommit med en liknande sammanställning av äldre material om Saab.

"**Car & Driver on Saab 1956-1985**" heter boken, som är på 100 sidor.

Anders Tunbergs utmärkta bok om Saabs tävlande är nära nog hopplöst att få tag på i Sverige, men från USA går det – men då är den givetvis på engelska. "**From Two Stroke to Turbo**" heter den och kostar 14,95 dollar.

Inte någon av de här böckerna är en ren Sonettbok – de behandlar betydligt fler bilmodeller. En bok som enbart tar upp Sonetten och andra saabsportbilar är den Svenska **Alla Saabs sportbilar**. Det börjar bli svårt att få tag på den här hemma – men i USA finns den fortfarande och kostar 13,95 dollar.

Slutligen har vi bläddrat i vad som förmodligen blir entusiastbilfolkets egen bibel framöver, den första årgången av **International Car Collectors' Yearbook** – en rejäl lunta med det mesta av vad som hänt under ett år – här 1985 – världen över. Öven svenska evenemang har täckt upp – dock inte något av våra meetings.

Men – i den avslutande prislistan finns det läsning för oss.

Listan tar upp bilar som sålts på gamla bilauktioner världen över och man hittar sida upp och sida ned med Roll: Royce o s v till priser som är närmast svindlande.

Men så finns en enda rad om Saab Sc net! En 73:a i mycket dåligt skick – närmast vrak – såldes på en auktion i Californien för 2000 dollar.

Praktverket om samlarbilar pekar också på hur okända våra bilar trots allt är. Sonetten finns, såvitt vi sett, bara med på ett enda ställe.

Och där är namnet felstavat...

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.



SÄLJES

Sonett III, årsmodell -70, gul, en del renoveringsbehov(smärre). Pris 29 000:-
Telefon 0176/ 191 45.

KÖPES

Rostfri bricka till taket vid störtbågen på Sonett V4 -68, helst med gummibricka och skruv - eller tips var jag kan finna motsvarande. Ring Bo Lilja, 0176/37 065.

SÄLJES

Sonett III-72, vinröd, fint skick, säljes till högstbjudande. Per-Erik Persson, tel 023/51 077.

SÄLJES

SAAB Sonettfälgar modell "fotboll" med 175/70-profil Uniroyal däck. Såväl däck som fälgar fina. Pris 2 000 kronor. Tel 0152/ 175 91.

SÄLJES

SAAB Sonett III - 72. Fick nya däck och ny lack - gul - 1985. Bilen är i absolut originalskick och säljes till högstbjudande. Kjell Lövgren, telefon 042/ 14 48 98.

KÖPES

Två plåtfälgar till min Sonett II -68. Svar till Jan David Skavén telefon 08/ 93 15 65

KÖPES

Till Sonett II V4 1968:Vindruta, bakruta, ratt, grill, stötfångarlisten fram, dörrklädsel, luftfilterhus, stolar med nackskydd(från 69:an), samt diverse smådelar. Svar på tyska eller engelska till Jürgen Quetting Wellinghofer Amtstrasse 5, D-4600 Dortmund 30, Västtyskland.

KÖPES

Komplett Sonett utan alltför stora avvikelser från original. Helst V4 typ II i hyfsat skick, men är även öppen för andra förslag. Ring 016/12 29 22 eller sökare 0047/ 31 996 följt av eget telefonnummer utan riktnummer.

Dags för årsmöte igen

Årsmöte ska vi ha som vanligt.

Precis som vanligt håller vi också till hos Saab i Akalla, där programmet följer det mönster, som väl numera får betraktas som något av tradition.

Det betyder att vi samlas och tar oss gemensamt till den vanliga utbildningslokalen, där vi håller sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Efter den punkten kommer Berndt Eliasson att visa upp filmen som togs vid sommarmötet i Örebro. En liten brasklapp bara – om filmen hinner bli klar i tid, vill Berndt påpeka så här i förbigående . . .

Nåja – vi håller tummarna.

Efter avslutad filmvisning kommer det förmodligen att finnas möjlighet att titta på – observera, se men inte köra – en 900 cabriolet.

Sista programpunkten blir – precis som vi skämts bort med under tidigare år, fika och en landgång i anläggningens cafeteria.

När sker då allt detta

Jo – som vanligt – på en lördag, nämligen den 7:e februari.

Vi samlas senast klockan 12.00.

För dig som inte varit med förr, kanske en viss vägvisning behövs. Akalla ligger strax norr om Stockholm och du åker dit genom att köra E4 mot Uppsala.

OBS! Meddelas endast på detta sätt – du får alltså ingen mer påminnelse om mötet!

Du som har lite långtidsplanering – får vi redan nu tipsa om att du bör hålla söndagen den 16 augusti 1987 fri från allt annat än Sonettäkande?

Under det kommande året fyller Saab 50 år vilket firas på olika sätt. Den nämnda dagen är det bilsidans tur och då har man inviterat all världens saabklubbar – alltså även oss – att komma till Trollhättan.

Vi återkommer senare med detaljer – men redan nu bör du boka in just den 16:e – en söndag.