

CLUB SONETT SWEDEN



foto PeO Eriksson

Värmötet

Sonettfabriken

Trollhättemötet

NR 3

1987

Hösten står för dörren med kyla regn och blåst. Så nog är det många som ställt undan sina Sonetter för vintern.

Vi får väl leva på minnena under tiden.

Trots dåligt väder var ju sommaren välfylld med fina klubbarrangemang. Artiklar om dem finns i detta nummer av din klubbtidning.

En höjdpunkt måste nog ändå ha varit Saabs 50-årsjubileum. Det firades ju faktiskt både i Trollhättan och lite överallt runt landet. I just Trollhättan fick många ditresta sonettägare från utlandet chansen att prata bil, reservdelar, skötsel och mycket annat med sina svenska bröder och systrar.

Vi i styrelsen önskar er alla en skön höst.

Thana Ullt

CLUB
SONETT
SWEDEN

Klubbens adress	c/o Per Alvestig Karlstorpsvägen 6 i 461 53 TROLLHÄTTAN
Tidningens adress	c/o Jan-David Skavén Vinthundsvägen 87 123 62 FARSTA
Klubbens postgiro	35 87 30-0

Du som är ny medlem och undrar över varför Du inte på en gång hört av oss med en bekräftelse eller något utskick: Vår klubbtidning kommer normalt ut 4 gånger per år, 2 gånger på våren och 2 gånger på hösten.

Har Du otur, så har t ex majnumret kommit ut och Du blir medlem genom att betala in medlemsavgiften i början av juni. Tyvärr kan det då bli så, att Du får vänta till t ex september innan Du hör av oss i form av ett utskick, men har allt fungerat, så blir Du i alla fall registrerad hos oss så fort vi fått in medlemsavgiften.

Det är möjligt att vi i framtiden kan utöka servicen genom att omgående bekräfta medlemskapet, men då detta innebär mycket merarbete för oss har vi hittills inte gjort detta. Som ni kanske vet använder vi oss av föreningsbrev vilket innebär att breven ska lämnas in på posten samtidigt som man uppvisar ett bevis att man är berättigad till reducerat porto. Det är lite skillnad att göra det 4-5 gånger per år när vi har utskick gentemot kanske 50-100 gånger för varje ny medlem. Vi får se om vi kan lösa det på något sätt eller om vi fortsätter som hittills.

När det gäller vanliga vardagsbilar ger Bilprovningens statistik bra besked om skicket - men när det gäller så udda bilar som våra, är det inte lika enkelt.

Vi kontrollerade med Bilprovningens statistiker och där plockade man fram resultaten under en månad - då det visade sig att elva Sonetter varit inne på besiktning.

Ska vi döma av de resultat vi fick fram ska man akta sig för att ha en 74:a.

100 procent av de kontrollerade bilarna hade nämligen någon anmärkning!

Men å andra sidan var det bara en enda 74:a, man titta på ...

Tyvärr - Bilprovningens statistik bevisar bara en enda sak i det här fallet - att man kan bevisa vad man vill med statistik ...

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!

Sonetter och andra veteraner



Värmötet 23 maj 1987 — kanonväder, men var tog ni vägen . . . ?

För första gången hade vi i år ett samarrangemang med AHK, Automobilhistoriska Klubben. Detta av flera skäl, bl a tyckte vi i styrelsen att det skulle vara kul att få se lite andra bilar än Sonetter på ett möte, för mycket gott kan man säga om våra bilar, men lika är de!

Vidare visste vi att ett möte där veteranbilar deltar alltid drar åskådare vilket givetvis kommer oss till del. Dessuom stod AHK för det mesta av arrangemangen när det gällde funktionärer och den tipsrunda vi åkte på i vacker natur på Ekerö utanför Stockholm och det var givetvis smidigt för oss i Club Sonett Sweden.

Träffpunkt för mötet var Drottningholm, nära slottet, och där startade även tipsrundan. Förutom alla charmiga veteranbilar dök det bara upp 11 Sonetter och det tycker jag nog är för få på ett möte som

värmötet, där vi som alltid bl a tävlar om "Finaste Sonetten". 20–25 bilar "ska" vi vara på ett sådan värmöte, inte minst om det var ett strålande fint väder.

Var det anmälningsplikten till AHK som avskräckte en del?

Nå, efter den första etappen av tipsrundan åt vi medhavd picknickkorg och bjöds på sedvanlig sonett-tårta på Nevy Clarks trivsamma gård. Ni som är minnesgod, minns kanske den fantastiska dag vi tillbringade där den 5 juni 1982, så tydligt ska vi vara där om vi vill ha toppenväder på ett sonettmöte.

Där hölls även omröstningen om den finaste värsonetten, men för ovanlighetens skull var det inte sonettåkarna som röstade utan veteranbilsåkarna, så att vi skulle få en ojävig bedömning?!

Vem vann då; ja läs vidare!

Efter lunchen fortsatte tipsrundan och så småningom gick vi i mål i Stenhamra. Alla



bilarna ställdes upp för beskådan av allmänheten och så småningom kom resultatet för både tipsrundan där alla bilarna deltog och finaste värsonetten. Stolt vinnare av finaste värsonetten blev Hans Eklund, Enköping, Sonett V4 följd av Claes Wennberg, Stockholm, Sonett V4. Claes fick därmed lite plåster på såren; han blev nämligen påbackad under tipsrundan, dock inte av vilken bil som helst utan av en gammal Rolls-Royce, som dock tyvärr hade en minimal bakåtsikt.

Glad trea i vår tävling blev Johan Hassel-

berg från Kalix i en Sonett III, han körde dock från västsverige denna dag.

Vinnare av tipsrundan där både Sonetter och veteranbilar deltog blev — ja, just det — Hans Eklund igen som därmed tog stor slam och vann både en fin sonettbuckla och ett avancerat fjärrstyrt billarm. Det är väl ingen överdrift att påstå att han var nöjd med sin dag . . . !

Slutligen ber vi att få tacka AHK för en fin dag med bra arrangemang men alldeles för få Sonetter . . .

Jan-David Skavén

Han kör snyggast





Det började så nätt med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning under 60-talet

Bilhistoria och andra historier

DET BÖRJADE SÅ NÄTT MED SONETT

Betyg

Förman Carl-Åke Blomstrand född 2 maj 1922 har under tiden 28 april till den 29 februari (?) 1968 varit anställd . . .

Naturligtvis kan jag inte ha varit anställd från april till februari samma år. Rätt är att jag började på "Sonettfabriken" den 28 april 1966 och slutade den 29 februari 1968.

Hur gick det då till på "Waggonfabriken" i Arlöf? När jag blev ombedd att skriva ned mina minnen från tillverkningen av de första Sonettserierna, sade jag ganska omgående ja. Jag hade faktiskt haft tankarna i den riktningen tidigare. När jag smakat lite på uppgiften, blev jag tveksam.

Ämnet är minst sagt kontroversiellt. Jag kan inte berätta om tillverkningen utan att beröra de förhållanden som rådde och de personer, som var inblandade. Många av dessa personer är ju fortfarande i livet. Det kan inte i alla avseenden bli smickrande omdömen.

Sonett-tillverkningen kan emellertid inte bli fullständigt dokumenterad om inte alla fakta kommer med. Jag tror heller inte att någon annan kommer att skriva denna historia. Nu får den bli på mitt sätt.

Naturligtvis har jag minnesluckor och naturligtvis kan jag minnas fel i en del detaljer, men det förändrar inte mitt helhetsintryck. Vi byggde bilar av – efter förhållandena – hög kvalitet och med fantastiskt fina köregenskaper trots inkompetens, slarv och nonchalans från en del högre befattningshavares sida och trots skandalöst usla arbetslokaler från – ja just 1800-talet.

Hur det kom sig

Jag hade en tid gått arbetslös som många andra under denna tid. Jag hade blivit permitterad på bottenkonjunkturer i den bransch jag arbetade i. Så blev det aktuellt med tillverkningen av Saab Sonett i Arlöf. Tack vare en kontakt på Waggonfabrikens lastmaskinsida kom jag in genom en bakdörr. Så går det till för det mesta. Jag kände till projektet Sonett och jag visste mycket väl, tack vare mitt flygintresse, vem Björn Andreasson var. Rudolf Abelin (ansvarig för plastkarossen) var också välbekant från en byggledarkurs för segelflygplanbyggare som jag deltog i 1942. Rudolf var chef för den kursen. För övrigt visste jag inte så mycket i detalj. Jag visste inte att ASJ i Arlöf var "rena natta".

En drivande faktor i sammanhanget var min sen barnsben sjukliga böjelse för bl a sportbilar. Det intresset delades inte av allt för många av de inblandade.

En del hade av allt att döma aldrig tittat under en motorhuv . . .

Yttre förutsättningar

En före detta tillverkning av järnvägsagnar med toleranser + – flera tum och ofta tillpassning av detaljer på plats vid enstyckstillverkning, skulle plötsligt ställas om till toleranser omkring + – 0,5 mm för detaljer tillverkade för seriemontering. Alla vet ju hur svårt det är att lära gamla hundar att sitta.

De här vovvarna blev stående länge.

Förutsättningarna

Kåken var en träbyggnad från sekelskiftet avsedd att svälja järnvägsagnar. Vardera ändan var försedd med jättelika dubbelporlar för ändamålet. Väggarna bestod av regelverk med utvändigt enkel brädklädsel och med enkla gjutjärnsfönster. Byggnaden var

med andra ord ett enkelt brädsjul. Höjden i lokalen var väl cirka 10 meter.

Det är lätt att förstå vad de stackars värmeelementen kämpade mot. På vintern var värmen dräglig på "balkongen" dvs en del av byggnaden med en öppen andra våning över del där man svetsade bandvagnsskrov. Här samlades värmen vid taknocken. Redan första vintern såg man sig nödsakad att sätta plastskynken för samtliga fönster för att i någon mån minska värmeförlusterna. Det gjorde nu inte så mycket. Glasen var så smutsiga och förstörda att man ändå inte kunde se ut genom dem. Temperaturen vintertid kom som regel aldrig över 16–17 grader. En morgon vägrade man att arbeta då temperaturen var omkring 12 grader. Jag vill minnas att det var då plastskynkena kom upp.

Byggnaden var på längden avdelad med en cirka 3 meter hög vägg. Bakom denna halvvägg svetsade man, som sagt skrov till en typ av arméns bandvagnar. Övansendet från svetsaggregaten och plåthammarna var besvärande, men än värre var all rök och svetsdamm, som lagrade sig över allt på vår avdelning. Allt måste skyddas med plastskynken. Någon form av lunch- eller kafferum existerade inte utan montörerna fick fika vid sina arbetsplatser. Toaletter och tvättrum var ett dåligt skämt. En svinstia skulle verka Hilton vid en jämförelse. Arbetslokalerna var med enkla ord en skandal. Jag kan inte låta bli att berätta två episoder som belyser förhållandena.

En höstdag då vinden tog i lite extra hårt, började det knaka i det gamla trärucklet och hela byggnaden började svaja i sidled. Vi fick skyndsamt utrymma lokalerna och kunde återvända först sedan man stöttat upp byggnaden mot det intilliggande gjuteriet, som var byggt i tegel.

Intill vårt skjul låg en nyare byggnad i betong. Den var avsedd för reparation och översyn av lastmaskiner. En dag bröt en

mindre eldsvåda ut i denna byggnad. Vi såg chefen för vårt brandförsvaret komma rusande och rycka upp den ena dörren efter den andra till våra brandslangskåp.

Samtliga skåp var tomma!

Var brandslangarna fanns fick vi aldrig reda på. Branden blev så småningom släckt utan att större skador uppstod men brandslangarna kom trots detta inte på plats under min tid. Jag vet inte om det blev någon påföljd för de ansvariga. Enligt min uppfattning skulle de skakat galler något år. "Brandchefen" blev typiskt nog sedermera politiker i hög befattning på heltid i kommunen.

Nu kanske någon frågar sig hur facket kunde finna sig i allt detta. Förklaringen ligger förmodligen i att de flesta anställda hade ärvt jobben från far och farfar och hade aldrig sett en modern arbetsplats.

Fackets representanter var av allt att döma samma andas barn, tänkte mest på sig själva och gick helt företagets ärenden. Skandal även i detta avseende. Jag har 12 år bakom mig på Tetra Pak, ett i alla avseenden toppmodernt företag. Det var upplagt för kontroverser mellan mig och mina s k chefer och fackets företrädare. Som vår verkstadsingenjör uttryckte sig när vi redan efter ett par veckor rök ihop: "Du skall inte komma hit och ändra på något. Så här

har vi gjort sedan 1890, och det har gått bra". Kommentarer är ju överflödiga.

Han var "född" på ASJ, och påstods ha varit portföljbarare till verkstadschefen under sin lärotid. Han var 25 år och i mitt tycke en ganska oerfaren tekniker, men han kunde de fackliga avtalen på sina fem fingrar – men det bygger man ju inga bilar med.

Personalgalleriet

Högste chef och dessutom chef för lastmaskinsidan var en dir Bergwall. Om han var intresserad av biltillverkningen, så lyckades han dölja det effektivt. Vi såg bara till honom vid ett par tillfällen då han hade besökare att visa runt. Inget tydde på att han skämdes för vår usla Barack.

Verkstadschefen – ing Liljeroth – var en liten försynt man i övre medelåldern. Han gjorde vad han kunde av en omöjlig situation och var fin att prata med.

Vice verkstadschefen och tillika chef för plåtverkstaden som modifierade chassierna var verkställare Molin. Han var en veteran på ASJ och hans avdelning gjorde i början nästan inte en enda detalj rätt. Han tålde inte kritik och blev min svurne fiende från början i synnerhet sedan han fått kritik via mig för den dåliga precisionen på plåt-detaljerna . . .



De första 10 bilarna hade en "grill" av ett metallnät, se bilderna t v.
Senare kom "fotskrapan" – dock redan på vissa försärbilar.

Verkstadsingenjören kunde en del om bilar, men som sagt mer om fackliga detaljer. Det hände att vi kom överens, ibland nästan bra överens.

Som "förman" delade jag ansvaret med Olof Skarstedt. Han var en något äldre f d "bilskojarare" som kunde det mesta om bilar. Han kallades allmänt Bil-Olle, som ett men efter hans verksamhet i beg bilbranschen. Vi kom mycket bra överens, men han var inte mannen som bekymrade sig i onödan.

Han hade mer än jag accepterat att de gamla vovvarna inte kunde lära sig sitta. Vi har fortfarande sporadiska kontakter.

Montörerna var cirka 20 till antalet, de flesta kunniga bilmontörer och ganska unga. Det fanns några jugoslaver, ett par äldre ASJ-veteraner och så tre tonårsgubbar från en verkstadsskola. Utöver detta fanns en plastspecialist från Flygindustri (f d Halmstad Flygindustri, Kockums Flygindustri och slutligen Saab-Scania Flygdivisionen – hela tiden med den ursprungliga grundaren Abelin som chef).

Plastspecialisten hette Lofström och lärde mig allt om armerad plast. Han hamnade sedermera på Malmö Tekn Museum, som renovator. En mycket duktig och mångsidig herre.

Till sist hade vi en naturaliserad dansk som hade hand om de elektriska installationerna i Sonetten. Han kunde allt om bilar och bilars elektriska system – och visste om det. Den teoretiska bakgrunden var för honom dock dold i ett förvirrat töcken, men vad gjorde väl det.

Installationerna var perfekta.

Kort sagt, vi hade över lag duktiga och trevliga montörer som kunde sitt yrke. var lättare att samarbeta med dem än med cheferna. Förmodligen kom dom snart underfund med att både jag och Bil-Olle kunde bilar, och att vi inte drog oss för att själva rycka in i det praktiska arbetet.

Tycker ni det börjar bli långgrandigt? Det får ni finna er i, för här handlar det om historisk dokumentation på hög nivå (hm!).

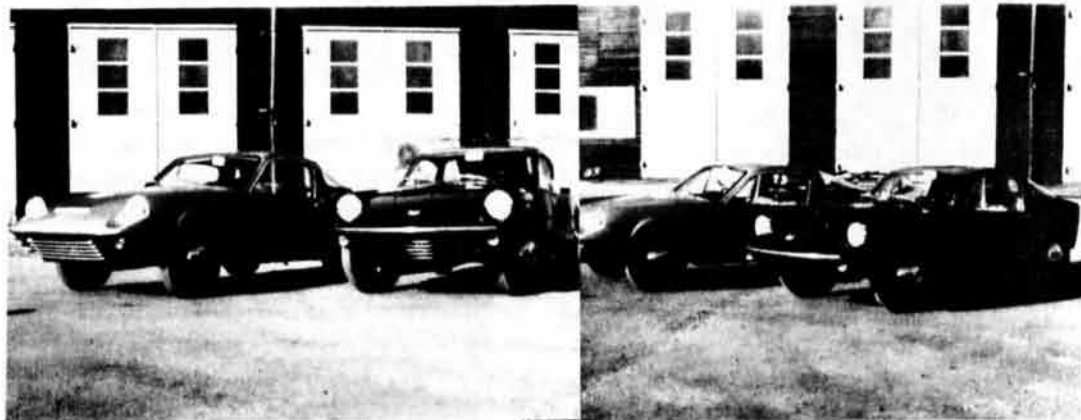
Att seriebygga bilar

För att seriebygga bilar krävs ritningar för lämplig bil. För det ändamålet har man ett konstruktionskontor. Även där rör sig (ibland) ett antal personer. Vi hade ett ritkontor med en äldre chef, som inte blanda sig onödigt mycket i arbetet. Den drivande kraften var naturligtvis Björn Andreasson, som dock inte var anställd, utan fungerade som konsult. Han var ju ansvarig för konstruktionen av bilen. Hans huvudsakliga gebit som flygplanskonstruktör hade satt sina tydliga spår i Sonett-chassits uppbyggnad. Som alla Sonett-ägare vet, är chassit en mycket styv, stabil och lätt konstruktion i plåt.

Konstruktionschef var en yngling vid namn Grahn. Han var inte okunnig när det gällde bilar i allmänhet och höll själv på med ett hemmabygge baserat på Saab-komponenter. Han kämpade en ojämn kamp mot tiden. Vi hade byggt över 20 bilar innan ett något så när komplett ritningsunderlag fanns tillgängligt.

Grahn hade till hjälp en nitisk skara omfattande tre konstruktörer, som troligen inte sysslat med bilar tidigare. En var halv-mexikan, duktig konstruktör och gudabenedad ritare. En var f d pilot (Tunnan). Även han var skicklig ritare men som konstruktör väldigt försiktig. Den tredje i sällskapet var ganska ung, men hade dock nått en god standard. Inget ont att säga om konstruktionsavdelningen. Dom jobbade under hård tidspress – och klarade det.

Sidoordnade var två tidsstudiemän. En försynt typ och en som aldrig fattade att vi arbetade under omöjliga förhållanden. Han gick efter läroboken, vars författare aldrig hört talas om Waggonfabriken. Hade han känt till förhållandena i Arlov, hade



han förmodligen skrivit en särskild lärobok för ASJ . . .

Jag höll på att glömma bort vår förträfflige förrådsman. Han var en äldre man, som gett sin hälsa åt ASJ och som tack hade han

fått en reträttplats som förrådsman på bilavdelningen. Problemet var bara att han i huvudsak varit gårdskarll och diversearbetare och hade svårt att skilja på millimeter och gamle Withworth.

Författare till historiken är Carl-Åke Blomstrand, han arbetade som förman vid tillverkningsbandet i Arlov och har mycket att delge oss i vår strävan att dokumentera sonetten för eftervärlden.

Carl-Åke är känd i motohistoriska kretsar och vet vad som är av intresse för eftervärlden vad gäller dokumentation av gamla fordon så vi kan säkert se fram emot många intressanta artiklar framöver.

Det vållade oss en del problem.

Saab höll sig på den tiden med båda gängsystemen väl blandade som i ett pokerspel.

Ibland hade vi hjälp av en duktig svetsare, men tyvärr var han helt oförmögen att läsa ritningar. Fick han en pappmodell av det han skulle tillverka, gick det emellertid alldeles utmärkt.

I nästa avsnitt handlar det om bilen vi byggde — din Sonett!



20000 jublade ...

Succé för Världens häftigaste Saab
Tre III:or i topp

Helgen före midsommar var det som vanligt dags för tävlingen Världens häftigaste Saab i Nyköping.

Årets upplaga var ett stort genombrott för tillställningen som ägde rum mitt på stadens torg. Över 20 000 personer trängdes mellan bilarna och uppträdande på scenen.

Det var flera tävlingar på gång på samma plats. Nyköping som i år fyller 800 år ville in i rekordböckerna med att ha bakat världens längsta tårta — den blev 1800 m — mums!

För oss Sonettälskare blev tävlingen en

stor framgång. Allt fler får upp ögonen för dessa underbara bilar och frågorna haglade över de nio Sonettägarna som var på plats.

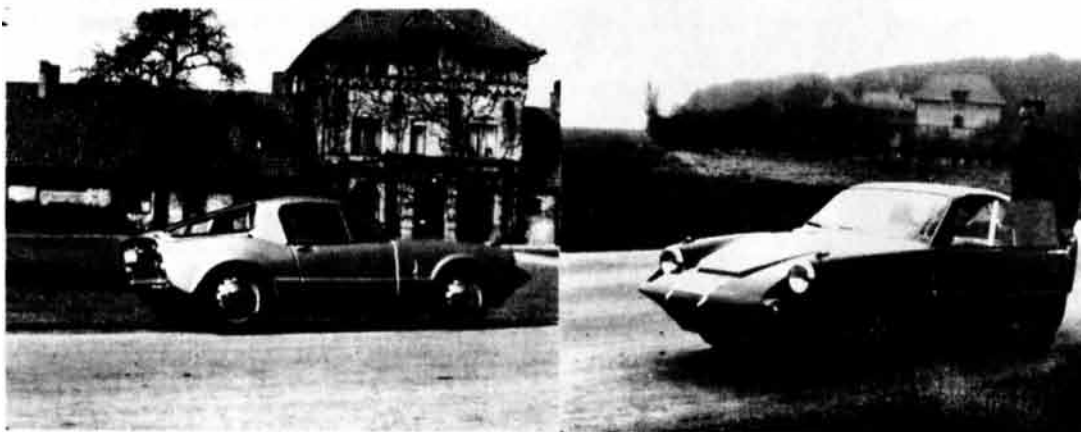
I år lade juryn ner ett stort och noggrant jobb på att bedöma våra ögonstenar, extra plus blev det om de rätta originaldelarna fanns på sina rätta platser.

Fjolårets två tog i år steget upp på guldplats efter domarnas arbete. Torsten och Kajsa Åman som står som ägare för vinnarbilen hade sänt sin dotter Malin att hämta hem segerpokalen.

Tvåa blev fjolårets trea Gunnar Almborg, Sundsvall med sin Sonett III —74.

Trea blev Olle Wallén Nyköping med sin —72.

Gunnar Almborg



Succé trots regn vid Trollhättemötet



Självklart ville många vara med när Saab jubilerade; det var 50 år sedan Saab grundades och 40 år sedan man började med biltillverkningen. Det var därför inte förvånande att se så många som 26 Sonetter samlade när vi den 29–30 augusti firade med Saab.

På morgonen den 29 åkte vi i en liten Sonettkortege från Stockholm på totalt sex bilar och var framme vid drygt middagstid i Trollhättan. Det är verkligen en viss känsla att framför sig ha några andra Sonetter och uppseende väcker det, det kan jag intyga.

Arrangemangen för eftermiddagen den 29 stod tvåtaktsregistret för med den äran. Bl a hade Mikael Gustavsson i Örebro sett till att en fin informationsskrift hade tryckts med en kortfattad historik om Saab 92–96 samt Sonetten. Under eftermiddagen tävlade Saabklubbar från bl a USA, Tyskland, Sverige och Holland i diverse grenar, t ex dragkamp, säckhoppning samt upplockning av kulor från vattenfylld hink, givetvis med fötterna! Club Sonett Sweden deltog framgångsrikt, representerade av Berndt Eliasson, Anders Ogenstedt och Hans Linderson.

Vidare ordnades en omröstning bland alla medlemmarna från de olika Saabklubbarna, ja ett par kom till och med från Saabklubben i Israel, om den finaste bilen i varje grupp, 92, 93, 95, 96 och 97. Den Sonett som vann var Hans Regnérs fina vita Sonett III från 1970, med röd läderklädsel och minibaksäte samt tanklock på sidan. Vad vi vet är den bilen den allra första Sonett III som tillverkades.

Kvällen var fri inför den Stora Saab dagen den 30 augusti. Att beskriva en sådan dag med så många aktiviteter är inte lätt, det ska man helst uppleva.

Nå, vi var ett gäng som började dagen med att gå igenom fabriken, alltifrån plåtpressning, karossammansättning, lackering och montering till slutjustering. Mycket intressant även om nu bara vissa delar av produk-

tionen hölls igång och då mest som simulering. Man hade även arrangerat en intressant teknisk utställning som visade olika delar av en bils utveckling; uthållighetstester, bilar som krockprovats, designfolk som skissade på framtidens Saabar, nya klimat-anläggningar och även en prototyp till automatisk bältespättagare. Imponerande var det, liksom resten av fabriken.

Saab bjöd även allmänheten på kaffe, kakor glass och posters så det var verkligen en stor satsning. Vi i de olika Saabklubbarna bjöds även på en god lunch.

Efter denna var det dags för flyguppvisning vid det närbelägna flygfältet. Där flög allt: Saab helikopter, Saab SF 340, Hercules, Sk 60, Lansen, Draken, Viggen, Tiger Moth, fallskärms hoppare o s v. Vissa av uppvisningarna var härresande men tyvärr



VI CELEBRERAR NÄR SAAB JUBILERAR



lade sig håret snabbt ner igen på grund av det myckna regnandet som avlöste den flödande solen på lördagen.

Efter flyguppvisningen var det bilarnas tur.

Pelle Rudh från Saabs museum hade plockat fram en del godbitar som man inte bara kunde bese utan som faktiskt också åkte! Bl a fick den stora publiken se ur-saaben köra liksom Monstret, en bil som hade två ihopkopplade tvåtaktsmotorer; det gick undan, det kan jag lova. Vidare fick vi se Paddan, den breddade 96an som användes vid utprovningen av delar till 99-an. Tre Sonetter visades också upp, dels den blå Sonett I, dels en röd Sonett II med tvåtaktare samt den allra sista Sonetten

från 1974, körd av vår sekreterare Per Alvestig. Den bilen har inte ens gått 20 mil ...!

Det fanns även en bilbalett, nya Saab-bilar som körde i slalom, andra som hoppade från en ramp till en annan med en Saab 900 cab stående emellan och en Saab 9000 som mycket skickligt kördes på två hjul. Allt mycket sevärt. Hela dagen kunde man även få åka med Saabs testförare på deras provbana i Saab 9000 turbo och undertecknad kan intyga att det var en hisnande upplevelse att närma sig den doserade kurvan i 160 kms fart i det våta väglaget. Nå, vi överlevde och kunde summera en dag rik på upplevelser och vi tackar Saab för ett fantastiskt fint genomfört arrangemang.

Jan-David Skavén



"Monstret" - ovan. Bilden tv visdar att det snabbt blev trångt runt bilen. ovre bilden på andra sidan visar klubbarnas försäljning av prylar, tröjor osv.



Final på Gärdet

Saabs jubileumsfestligheter har pågått på olika håll i landet - du kan ju läsa om t ex firandet i Trollhättan på annan plats i den här tidningen.

Grand Finale var det i Stockholm i mitten av september med ett program som till en del var identiskt med vad som förevisades också på andra håll.

Bilbalett var givetvis ett måste, liksom körning på två hjul och hopp från en ramp till en annan.

Också i luften förekom en hel del verksamhet - även om en del bokstavligen blåst bort på grund av höstens första storm.

-Men det kunde ju ha regnat också, kommenterade en luttrad Anders Tunberg från Saab i Nyköping, när ett av cateringtälten blåste bort över Gärdet...

På programmet stod också ett otal hästuppträdanden, t ex en seqsliken tonnering

mellan medeltida riddare, där "Saabriddaren" vann uppgörelsen så småningom.

Innan riddarna körde sitt uppvisningsprogram passade de på att bese de utställda bilarna. Önekligen en annorlunda syn med en riddare som bar en videokamera på axeln!

Bilarna ja - här fanns en kavalkad saabilar från olika epoker - från 001:an - den svarta prototypen, över 92:an, den blå Sonett I:an, FJ-racern, Erik Carlssons rally-93:a och många andra, fram till dagens 9000 från Talladega.

Jodå - det fanns med en produktionssonett också: Lena Svallners klargula 70:a som väckte berättigad uppmärksamhet - inte minst när den paraderade framför hedersläkrtaren med strålkastarna glatt vinkande upp och ned, till den vid det laget ganska frusna publiken.

Samarbete med tvåtaktsklubben:

I samband med det stora jubileet i Trollhättan fick alla deltagare från Tvåtaktsklubben och vår klubb en mycket trevlig skrift, som gjorts av Mikael Gustavsson, medlen i båda klubbarna. Han har sammanställt text och teckningar från Gunnar Sjögrens bok "Alla Saabs bilar".

För att alla ska få del av publikationen bifogas den med den här klubbtidningen.

...flyttat?

Glöm inte att låta klubben få reda på det! Det blir mycket enklare att hålla kontakt med alla medlemmar om det finns aktuella uppgifter om allas adresser tillgängliga. Glöm därför inte att skriva en rad till sekreteraren, om du flyttar!

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.



EFTERLYSNING

Än en gång efterlyses en ny eller mycket bra begagnad bakre stötfångare till Sonett III från 1970 - dvs den tunna gummilisten. Kan vi få tag på en sådan kan en plasttillverkare gjuta upp den i glasfiberarmerad plast. Det är visserligen "fel" material, men utseendet ska bli det rätta. Eftersom den här delen inte längre finns att få tag på trots efterforskningar runt om i världen bör vi kanske ta den här chansen. Har du en stötfångare liggande - hör av dig till Björn Svallner tel 08/768 69 52 på dagtid.

SÄLJES

Delar av bättre begagnat avgassystem till Sonett III. Vänster sida komplett, förutom främre rör. Höger sida allt utom främre rör och bakre dämpare. Ring Bengt Börjesson, 0477/117 16.

SÄLJES

Saab Sonett III, 1974. 6 500 mil - ej körd sedan 1978. Motor och växellåda urmonterade. En motor körd 4 500 mil, finns dock separat. Bilen är tyskregistrerad och står för närvarande i Väst-Tyskland (i Västberlin). Ring Lars Bäck tel 0520/25 000 eller skriv på adress P1 7547, 461 98 Trollhättan.

KÖPES

Originalratt samt gummilisterna mellan plastkarossen och bottenplattan (sex stycken). Hör av dig, helst på tyska till Jürgen Quetting, Wellinghofer Amtsstrasse 5, D- 4600 Dortmund, Väst-Tyskland.

SÄLJES

Saab Sonett II med V4-motor. 1968 års modell, röd. Pris 27 000 kronor. Tony Pettersson, P1 1209, 94016 Svensbyn. Eller ring tel 0911/ 40078 efter klockan 18.00.

SÄLJES

Saab Sonett III, -72, röd, 11 000 mil och i mycket gott skick. Inte som ny, men nästan helt i originalskick. Anders Isaksson, tel 0501/ 15003.

KÖPES

Hastighetsmätare - graderad i km/h - till Sonett III. Måste vara i bra skick och med trippmätare. Behöver också ett par bakre stänkskydd till Sonett III.

Har du något att erbjuda, skicka ett vykort med uppgifter, pris osv till Björn Collin, 14977 Southmere Place, Surrey, B.C. , V4A 6P8 Canada

PRESS-STOPP!

Avgassystem för Sonett II och III:

Vi vet att många undrar över om - och i så fall när - vi kan få fram de utlovade rostfria avgassystemen till våra bilar. Många kanske väntar med att byta till ett "vanligt" system, för att istället förhoppningsvis kunna sätta dit ett rostfritt.

Vårt råd är - håll ut!

Ferrita har nu i höst börjat jobba på allvar för att kunna offerera oss de rostfria systemen. Tyvärr krävs dock en hel del förberedelser, varför vi inte kan lämna närmare information i detta nummer. Vi lovar dock att återkomma med närmare besked i årets sista nummer, som ju brukar komma i december.

En tröst - om än klen: Även om den här säsongen är till ända kommer det ju en ny nästa år!

Till er som vill annonsera i MHRF:s annonsblad:

MHRF:s annonsblad är en mycket nyttig publikation för oss bilentusiaster. Det har dock varit väldigt få sonettägare som annonserat - det finns ju bara ca 300 bilar på marknaden och mycket säljs ju genom klubbtidningen.

Det är en hel del arbete med att skicka ut anonsunderlagen och det kostar dessutom uppemot 2000 kronor. Det blir alltså ganska dyra annonser för de runt 2-3 som kanske utnyttjar möjligheten.

Styrelsen har därför beslutat i samråd med MHRF att de som vill kan ta kontakt med Jan-David Skavén för att få sina anonsunderlag - övriga får alltså inga.

Det betyder givetvis också att ni inte heller får annonsbladet - om ni inte är med även i en annan MHRF-ansluten klubb, vilket vi fö vet många är.

Vill du annonsera - hör av dig **OMGÅENDE** till Jan-David.