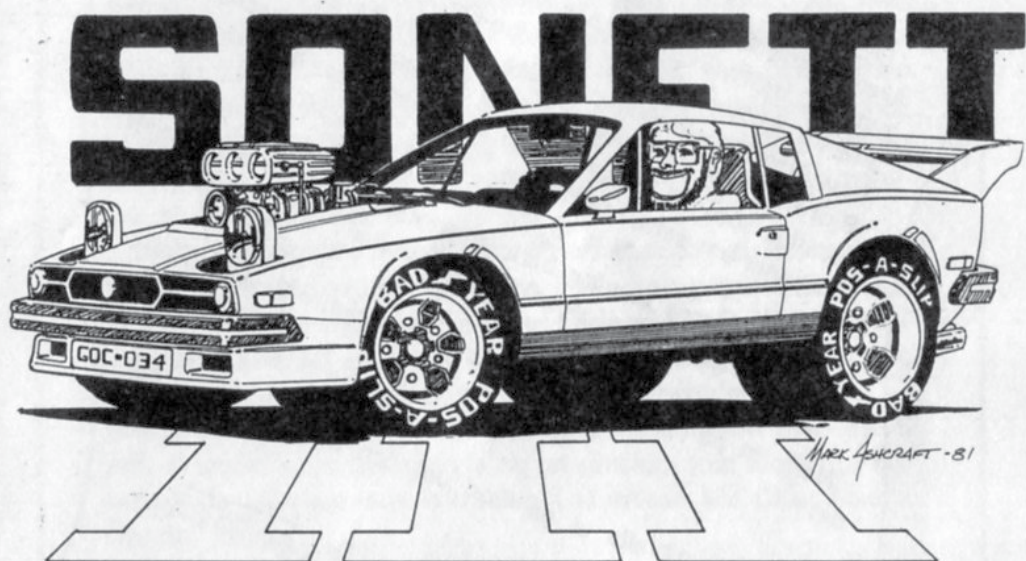


CLUB SONETT SWEDEN



- Medlemsmatrikel
- Sonetthistorik
- Reservdelar från USA

4
1987

Från ordförandens skrivbord ...

Bäste medlem

Det är höst för Sonettklubben. Inte bara klimatologiskt utan även känslomässigt. En god kamrat och medarbetare har lämnat oss, Björn Svallner. Att på dessa få rader tala om Björns alla förtjänster går inte, utan Jan-David har skrivit en fin och beskrivande nekrolog på nästa sida. Under alla dessa år har Björn skrivit i och arbetat med tidningen. Han var den oersättningsbara som nu är borta och måste ersättas. Men med vem? Läs mer om detta i tidningen.

Avslutningsvis kan jag bara konstatera att trots tråkigheter går livet vidare och så också Sonettklubben.

Närmast på programmet står årsmötet i februari. Glöm inte det!!

Jag önskar så alla er en God Jul och ett Gott Nytt År!

Thomas Klementin

Björn Svallner har avlidit

Som en del av Er vet var det Björn som gjorde merparten av denna klubbtidning. På grund av sitt ordinarie arbete som journalist på Teknikens Värld ville han inte "skylta utåt" med sitt engagemang i Club Sonett Sweden utan föredrog att verka utan att synas. Det var också betecknande för hans person; han lät sin penna tala och det med den äran. Gång efter annan fick vi bevis för den uppskattning som denna tidning rönt och det sporrade oss i det trots allt tuffa jobbet att göra och distribuera en klubbtidning.

Björn var professionell i hela sitt arbetssätt, nitisk, noggrann och oerhört kunnig om bilismen i allmänhet och Sonetten i synnerhet. Ofta frågade vi honom hur han kunde få materialet om våra bilar att nummer efter nummer räcka till, men han lugnade oss alltid och sade att det var inga problem. Det var en glädje och stimulerande att få arbeta tillsammans med Björn och så småningom utvecklade sig en vänskap som så abrupt har brutits av. Sorgen och saknaden i styrelsen för Club Sonett Sweden är stor.

Styrelsen i Club Sonett Sweden
genom Jan-David Skavén

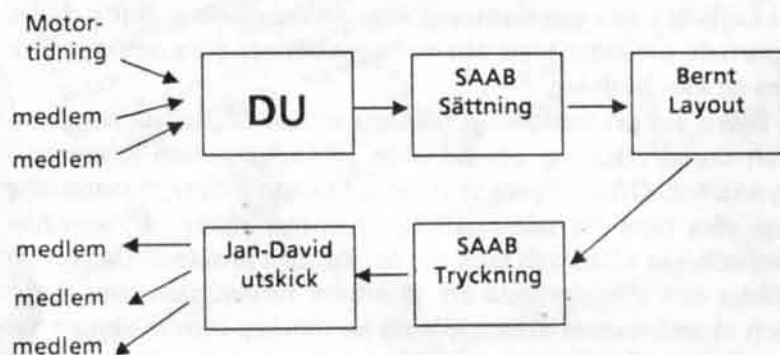
Vi behöver dej!

Efter Björns bortgång gäller det för oss att fortsätta hans verk. Vi vet att Björn hade en önskan att tidningen skulle komma ut även i fortsättningen och nu är det upp till oss alla att det fungerar!

Säkert har just Du idéer om vad som skall stå i Bladet – någonting Du varit med om, några tips Du vill förmedla etc.

Skriv en rad – för hand eller på maskin – och sänd det till Torsten Åman, Saab-Scania, 611 81 Nyköping. Torsten ser sedan till att det blir renskrivet, varefter Bernt Eliasson plockar ihop det till en tidning som sedan Saab-Scania trycker åt oss.

Schematiskt kan det se ut så här:



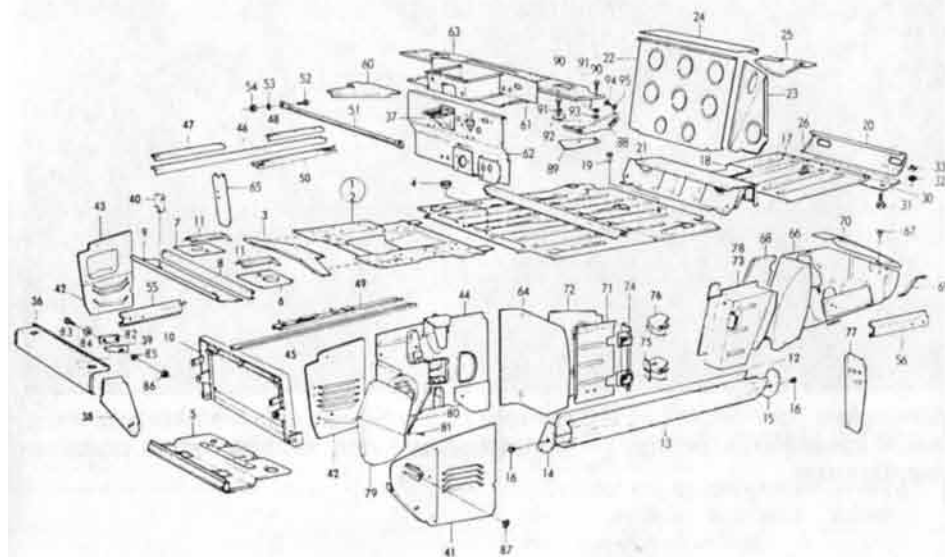
Det är på Dig det hänger: Ska vi fortsätta att ha en tidning som intresserar och engagerar, så måste vi hjälpas åt!

Hur ofta Bladet ska komma ut och vad det ska innehålla blir alltså helt beroende på oss enskilda medlemmar.

Du som vill veta mer om hur Du ska göra – slå mig en signal före 1 januari på telefon 08-32 82 60.

Thomas Klementsson

Reservdelsinformation från SAAB



Det här året har i mångt och mycket gått i reservdelarnas tecken. På senhösten bjöds klubbens styrelse in tillsammans med folk från Saabregistret till Saabs reservdelslager i Nyköping, för att på ort och ställe se hur hanteringen går till och framför allt, få en chans att diskutera försörjningen av reservdelar för våra dyrgripar i framtiden, med dem som har hand om den detaljen.

Mötet mynnade ut i en rad positiva överenskommelser.

• Saab har inte för avsikt att sluta med Sonett delarna inom de närmaste åren.

• Saab har inte för avsikt att skrota Sonett delar, så vi ska stå utan väsentliga detaljer framöver.

• Vi fick en vink om att den dag man inte längre kan motivera hanteringen av våra reservdelar företagsekonomiskt, bör klub-



Klartecken från Saab! Vi skrotar inte några Sonett och tvåtaktsdelar mer, vilket konstateras belåtet av sonettklubben och saabregistrets styrelsemedlemmar.

ben ha en handlingsplan klar, så vi kan ta över den frågan. Hur det ska gå till får vi nu diskutera inom klubben.

Men man klagade också att någon nytillverkning av delar ska vi inte räkna med.

Däremot har man inte något emot att hjälpa oss med ritningar och annan dokumentation om klubben kan finna någon som är villig att tillverka delar för oss. Då kommer man också att hjälpa oss att få tillstånd till sådan tillverkning – något som är mycket viktigt eftersom delarna är mönsterskyddade och alltså inte får kopieras hur som helst.

Har du – just Du – idéer om hur vi ska kunna hantera reservdelar, hör av Dig till

styrelsen omgående. Visserligen kommer det inte att hända något varken i dag eller i morgon, men den dag Saab tänker sluta att hålla delarna i lager för oss måste vi kunna ta över vad som finns kvar.

Svenska Saab registret har redan en sådan hantering i gång. Klubben har köpt in partier med reservdelar, begagnade delar o s v från privatpersoner och medlemmarna kan nu beställa vad man behöver från klubbens lager.

Från Saab undrade man om vi inte kunde tänka oss att få någon Saabhandlare att ställa upp med det lagerutrymme som behövs. På så sätt skulle inte någon enskild medlem behöva ta ansvaret. Inte nog med att man måste ha någonstans att

göra av grejorna, man ska ju också se till att de som beställer delar verkligen får dem och det inte bara i dag utan också framöver.

Som sagt, har du idéer – hör av Dig till styrelsen och det omgående.

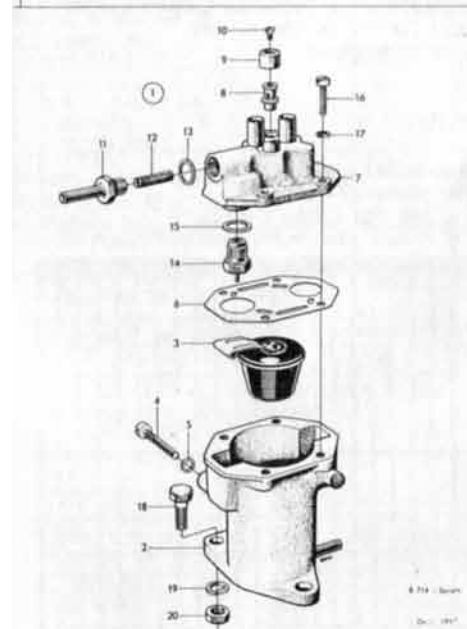
Du som behöver reservdelar i dag, ska göra precis som tidigare. Gå till Din lokale handlare och försök köpa dem där. Räkna inte med att han har grejorna hemma, det tillhör undantagen, men han kan beställa från Nyköping.

Visar det sig att detaljen är slut ska Du ta kontakt med klubbens reservdelsman, Håkan Strandberg, tfn 08/752 02 00, men gör inte det förrän din Saabhandlare misslyckats.

Förhoppningsvis kan Håkan ge Dig tips om var delarna finns – kanske i USA, t ex.

PUBL SYSTEM
Batum Kap / Stockholm

SAAB
Original reservdelar
garantierade kvalitetsdelar



SKRYT ÄNNU MER

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Du gör det väl också?

Talar om att du är med i Sonettklubben, 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 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 klisterdekalererna.

Priset för jackmärkena är blygsamma 20 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!

Sonett delar från USA

Från en av våra medlemmar i USA har vi fått bifogade material, som på ett utmärkt sätt visar var vi kan hitta olika Sonett delar i USA. Det kan vara ett bra alternativ om vi inte hittar delarna här.

Letter	Description
A	Nose Sonett III
B	Doors Sonett III
C	Fiberglass Parts Used
D	Rocker Panels
E	Suspension Parts
F	Exhaust Systems
G	Engine Parts
H	Engine Rebuilding
I	V-4 Heads Modified For Unleaded Gas
J	Transmission Parts
K	Transmission Rebuilder
L	Carpets
M	Reupholstry Kits (seats)
N	Door Panels
O	Sonett Stripe Kit (SAAB Logo)
P	Carburators V-4
Q	Valve Covers Cast Aluminum (additional information appreciated)
R	Rubber Molding Front Windshield (LP-99 is the style)
S	Sonett II & V-4 Rear Windshield Plexiglass
T	Car Cover
U	Two-Stroke Pistons Oversize
V	Wheel Adapters 95/96/97 to 99/900
W	Used Parts
X	Complete Chassis Rebuilt (sheet metal undercarriage)
Y	Front Directional/Marker Light 1966-1971 Sonetts SAAB P/N 7409006 When Ordering Ask For Lucas L-632

Supplier	Catalog	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y
Jack Ashcraft 270 Wilson Rd. Central Point, Or. 97502 503-664-5259	Send for samples									X																
Auto-Mat 225A Park Avenue Hicksville, N.Y. 11801 516-938-7373	Send for samples										X	X	X									X				
Michael D'Aleo Red Hill Road RD#1 Box 90 Ottsville, Pa. 18942 215-847-2694	No															X										
C&R Enterprises Rt 83 Ellington Ind Park Ellington, Ct. 06029 201-871-7859	No	X																								

Supplier	Catalog	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y
Eriksson Industries 42 River St. Old Saybrook Ct. 06475 800-842-7222	Free							X	X		X	X														
Hank Latunski 25612 Via Solis San Juan Capistrano, Ca. 92675 714-493-4066	No																				X	X				
Lokl Automotive Rt#1 Box 68 Earlsville, Va. 23605 804-973-5298	No							X			X															
Bob Mitchell Pleasantville, N.J.	No																		X							
Metro Molded Parts 11610 Jay Street Minneapolis, Mn. 55433 612-757-0310	\$2.00																				X	X				
Motor Sport Service 1400 East Second Street Jamestown, N.Y. 14701 716-665-4200	Free	X				X	X	X	X	X	X	X						X							X	
Sports Car Service 3500 Governor Printz Blvd. Willmington, De. 19802 302-654-2278	Yes			X	X	X	X	X			X	X													X	
The Sonett Store 58 Cinderella Lane Ft. Walton Beach, Fl. 32548 904-863-9399	Send SASE		X																						X	
Swedish Auto 1051 26th Street Oakland, Ca. 94607 414-834-6765	Free																							X		
Swedish Express 335 S. 1st Ave. E. Duluth, Mn. 218-722-1530	No					X		X	X	X	X	X						X								
Mark Rheude 781 E. Swanee Ln. Covina, Ca. 91723 818-332-0046	No																							X		
STS Ltd. Atten: John Poulton Rt. 7 Box 78 Durham, N.C. 27707	No											X													X	
Ford Power Products (Industrial) check your yellow pages	Yes								X																	
Monack's Service Station Atten: Art Monack 9th St. & Mc Kean Ave. Charleroi, Pa. 15022	No																								X	
The Vintage & Classic Car Spares Company Unit #43 Hartlebury Ttrading Estate Hartlebury, Nr Kidderminster, Worcestershire, England DY104JB Phone 0299-251353	No																								X	
Rowland Motors Inc. 517 E. Pike St. Seattle, Wa. 98122-3696 1-800-426-2202 (USA) 1-800-562-5510 (WA)	Yes \$3.00very good					X		X			X													X		



Det började så nätt med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning
under 60-talet

Sonettens konstruktion och tillverkning

Här följer andra avsnittet av Carl-Åke Blomstrands historik från Sonettens tillverkning i Arlöv. Efter att i förra avsnittet ha berört arbetsförhållanden och lokaltidningar berättar här Carl-Åke om bilens tillverkning och konstruktion.

Bilen och SAAB-komponenterna

Det kan synas som en överloppsgärning att här beskriva hur Sonett II är uppbyggd. Dels bör ju medlemmarna i Sonett-klubben väl känna till detta, dels har ju Björn Svallner i sin bok "Alla SAAB:s Sportbilar" lämnat en bra beskrivning. En mera detaljerad redogörelse kan dock vara värd att bevara till eftervärlden.

Bilens bärande del med motor och hjulställen består av en svetsad låd/lådbalkskon-

struktion. Två längsgående lådbalkar är svetsade till en avkortad standard SAAB bottenplatta. Mellan motorrum och kupéutrymme finns två lådkonstruktioner för enade med en pressad plåt, som samtidigt utgör brandskott. Dörrarna är upphängda i de båda lådorna. Bakom kupéutrymmet finns ytterligare en tvärställd lådkonstruktion, som innesluter bensintanken. Partierna framför och bakom kupéutrymmet består av plåtar uppstapade genom pres-



Interiör från fabriken i Arlöv 1970

sningar och påsvetsade plåtprofiler. Det främre partiet överensstämmer i stort med standardbilen. Hjulställena fram och bak är infästa i förstärkta partier av sidoplåtarna. Detta gäller även motor, växellåda m m. Detta lätta svetsade plåtchassi är mycket böj- och vridstyvt. Konstruktionen bär tydliga spår av de båda "Björnarnas" — Karlström och Andreasson" — botaniserande inom flygområdet. Samtliga komponenter för hjulställena är hämtade ur SAAB:s standardsortiment. Spiralfjädrarna är dock speciellt framtagna för Sonetten. Flera olika fjädrar provades innan köregenskaper och väghållning blev de önskade. Bakom stolarna på lådan

över bensintanken finns en kraftig kromad störbåge av stålror. Den fungerar också som karossens övre fästpunkt. Den tvåtaktsmotor som monterades i de första bilarna var den så kallade "Monte Carlo 850". I verkligheten var den på 841 cc. Sedan kom ju V4-motorn från tyska Ford. Sonetterna döptes snabbt av verkstadshuorn till T-Fordarna d v s Trollhätte-Fordarna. Styrorgan och samtliga reglage, instrument och handtag för dörrar är Saab standard. För ratten sätter jag ett frågetecken. Jag minns inte om den var special eller ett sportigt SAAB-tillbehör. Instrumentuppsättningen var densamma som för Monte Carlo modellen. All belys-

ning var av fabrikat Lucas. Förgasaren var av mycket säregen konstruktion. Det var en trippelförgasare med gemensamt hus för alla tre cylindrarna och saknade helt flottörhus. Vitsen med detta var att det inte fanns någon bränslenivå som påverkades vid kurvtagning. Konstruktörerna vid SAAB hade tagit fram denna konstruktion baserad på Solexförgasare avsedd för en annan udda bil, den tyska GLAS. Solex tog upp tillverkningen av denna förgasare, som man var mycket imponerad över. Förgasarpaketet matades av två elektriska Bendixpumpar. Huvlåsen för de fyra första bilarna var av samma typ som Triumph Spitfire. De ersattes sedan av enkla gummistroppar typ "traktor". De skramlade inte, fodrade ingen injustering och var dessutom billiga. Kylarmasken var på de första bilarna tillverkade av sk sträckmetall på en plastram. Detta var ett provisorium. Ganska omgående ersattes denna något hemmagjorda konstruktion av ett gjutet lättmetallgaller med 6 (9) tvärgående lister. Inte heller detta galler var någon skönhetsupplevelse, men det fick duga.

Chassi och övriga plåt detaljer tillverkades vid ASJ. Karosserna i glasfiberarmerad polyester tillverkades av Trelleborgsföretaget Ljungby Plast (möjligen Ljungby Plåtindustri?) Tapetseriarbetet utfördes för provserien av Bloms Bilsadelmakeri på Monbijougatan i Malmö. I fortsättningen utfördes detta arbete av Heinels Karosseri verkstad i Malmö. Stolarna med stomme i glasfiberarmerad polyester tillverkades fullt färdiga med klädsel av Torlan Industri & Agentur AB i Staffanstorps, då verksam i Tottarp utanför Lund. Sedermera tillverkade Torlan även karosser och de glasfiberpaneler, som er-

satte instrumentpanelen i valnöt. Karosserna lackerades av SAAB-ANA i Malmö. Några lämnades även till Mossfelts Bil-lackering AB, också i Malmö.

Kabelhärvorna tillverkades för de första bilarna av vår egen bilelektriker Holm-Hansen. Han var som namnet antyder, dansk och en av de många duktiga yrkesmännen i vår grupp. Sedermera serietillverkades härvorna vid Liljeholmens Kablefabrik i Stockholm.

Chassit var med dåtida metoder mycket väl rostskyddat. Utvändigt sprutades boten och hjulhus med underredsmassa. De långsgående lådbalkarna sprutades invändigt med Dinitrol med hjälp av ett specialgjort långt rör, som nådde genom hela balken. Övriga partier av chassit inklusive lådbalkarnas synliga partier var lackerade i mörkgrått, vilket gjorde att bilen verkade lägre än den i verkligheten var.

Tillverkningen

De tekniska och (delvis) personella förutsättningarna fanns för tillverkning av en sportvagn av hög klass, men ack vilka bekymmer innan serietillverkningen kom igång ordentligt. Vi hade två stora problem att brottas med. För det första var inte ritningsunderlaget på långa vägar färdigt när vi började montera bilarna. Det andra och största problemet var svårigheterna för den gamla "järnvägspersonalen" på speciellt plåtverkstaden att ställa om sig till den nya för dem extremt höga måttnoggrannheten. Själva chassistommen var det inget större fel på, men håltagningen verkade i många fall ha tillkommit med hjälp av ögonmått och livlig fantasi. De mindre plåt detaljerna passade särlan när de skulle monteras. Det slarvades

och fuskades omåttligt i plåtverkstaden. Jan kan nämna ett par konkreta exempel. Vid ett av mina besök i plåtverkstaden kom en av arbetarna fram till förmannen med en borrfixtur för en plåt detalj. Han undrade om det gjorde något att ett hål hamnat några mm fel. "Nä, det gör ingenting" blev svaret. Förmannen brydde sig inte ens om att undersöka vilken betydelse felet kunde ha. Naturligtvis fick vi en hel serie plåt detaljer, som vi måste justera. Ett annat exempel berättade vår kontrollant, en invandrad ungrare, som skötte sitt jobb med stor noggrannhet. Han hade kontrollerat ett antal mindre detaljer och sett sig nödsakad att kassera ganska många p g a för stora måttavvikelser. När han gick från platsen, såg han vederbörande plocka upp de underkända detaljerna och lägga dem bland de godkända. Ackordet var räddat. Allt detta slarv i plåtverkstaden vållade stora förseningar vid monteringen, där vi för hand måste justera minst hälften av detaljerna. Det var tänkt att vi skulle montera tre bilar om dagen. Då vi inte kunde hålla detta blygsamma program p g a de felaktiga detaljerna, fick vi naturligtvis anmärkningar. Jag var tvungen att tala om orsaken till förseningarna. Vi fick order att inte justera felaktiga detaljer utan i stället returnera dem till plåtverkstaden. Detta resulterade i att verkmästaren för denna avdelning upphöjde mig till sin dödsfiende. När det blev aktuellt med permitteringar p g a minskad efterfrågan på ASJ:s övriga produkter, råkade plåtverkar'n vara vikarierande verkstadschef. Han såg till att jag blev en av de sex tjänstemän som fick försvinna ut till höger. Folk från andra avdelningar skulle beredas plats på bilavdelningen.

Jag efterträddes av en yngre förmåga, som inte visste ett barr om bilar, men han var lite mera foglig och underdånig. Mönstret känns kanske igen?

När jag började vid ASJ var de tre första provseriebilarna färdiga. De hade byggts för hand utanför bandet. Den första bilen med plåt kaross fanns aldrig på ASJ. Monteringsbandet var till största delen färdigbyggt. Vissa hjälpanordningar återstod att färdigställa och prova. De sju återstående bilarna i provserien hade redan börjat monteras på bandet trots att det ej var helt klart.


Här vill jag göra en liten avvikning från det raka (hm) spåret. Mina minnesbilder stämmer inte riktigt med uppgifterna i Björn Svallners bok när det gäller de första serierna. Någon större betydelse har det knappast, men det kan vara intressant för dem, som har någon av bilarna med tillverkningsnummer t o m 38. Förutom "plåtbilen", som troligtvis inte fick något tillverkningsnummer, tillverkades en provserie om 10 bilar. Häre ingick de tre som byggdes innan bandet var klart. Sedan kom en förserie om 28 ex. Dessa 28 måste ha levererats till SAAB i Linköping vintern 66-67 och var i huvudsak avsedda för USA-export. Mera om detta senare. Om jag alltså minns rätt, måste den första "produktionsseriebilen" ha fått tillverkningsnummer 39.

Bandet hade efter vad jag minns 10 stationer (Björn Svallner uppger 8). Varje station hade erfoderliga fästelement och andra små detaljer i lådbackar längs väggen. Större detaljer var placerade lättåtkomliga i hyllställ. Hyllställen med inredningsdetaljer, instrument och andra ömtåliga detaljer fick ständigt vara skyddade med plastfolie för att inte bli helt nedsmutsade



av damm och svetsrök från intilliggande svetsavdelning. Från SAAB fick vi i början standarddetaljerna i 15-serier. En del grupper — cirka 20 stycken — delmonterades innan de kom till bandet. Detta skedde på "vinden" och utfördes som allt annat arbete på ackord. Jag hade bl a ansvaret för dessa delmonteringar. Jag konstaterade ganska omgående att det gick åt mera tid för montörerna att springa i trappor för att stämpla tidkort, än det tog att utföra respektive delmonteringar. Det fanns bara ett stämpelur, och det var placerat på bottenvåningen. Det

var svårt att få tidstudiekillen att fatta detta. Han hade naturligtvis följt läroboken och bara tidstuderat själva monteringen. Efter en av många kontroverser med denne alltför teoretiske tidstudie- man, fick jag igenom dels att flera delmonteringar sammanfördes på ett tidkort (färre stämplingar och spring i trappor) dels att vi fick satser om 30 i stället för 15 från SAAB. Vi sparade mycket tid på detta.

I nästa avsnitt berättar jag om alla de bekymmer vi hade innan det blev fart på seriebyggandet. 



Till Sonettbladets alla läsare

önskar redaktionen

EN GOD JUL

och

ETT GOTT NYTT SONETTÅR

1988

Berndt Eliasson





**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens postgiro 35 87 30-0

Klubbens adress

c/o Per Alvestig
Karlstorpsvägen 61
461 53 TROLLHÄTTAN

Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén
Vinhundsvägen 87
123 62 FARSTA

Klubbens besiktningsmän
för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Umeå
090/13 02 46

Claes Wennberg, Stockholm
08/739 18 05

P-O Hilbig, Stockholm
08/85 18 08

Göran Sundin, Stockholm
0758/262 22

Lennart Björk, Alingsås
0322/506 39

Björn Olsson, Lund
046/470 77

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413/708 00

Utställnings- skyltar till din Sonett

Berndt Eliasson i Odensbacken tycker att det ser alltför tråkigt ut med illa handtextade skyltar på våra bilar när de ska visas upp i olika sammanhang.

För den skull har han låtit trycka upp ett antal skyltar i A4-format med vissa grundfakta kring våra bilar. Han har gjort tre olika skyltar – en för tvåtakare, en för V4-sonetter och en för modell III, där bilen presenteras lagom grundligt.

Vill du ha skyltar av det här slaget – skicka en tia till Berndt så får du två likadana skyltar, där du själv får fylla i årsmodell och ditt eget namn.

Skytarna är tryckta på färgad bakgrund. Till tvåtaktaren hör grön skylt, till V4:an gul och till III:an orange. Man kan alltså se på långt håll att det rör sig om olika modeller bara på skyltarnas kulör.

Vill du beställa skyltar, skriv en rad till Berndt och bifoga som sagt en tia. Glöm bara inte att tala om till vilken modell du vill ha skyltarna

Adressen är:

Berndt Eliasson
Odensvägen 5
715 00 ODENSBACKEN



Årsmöte i Nyköping

Tiden går snabbt, dags för årsmöte igen !

Årsmöte ska vi ha som vanligt.

Men OBS!, inte där vi hittills har varit; Saab-Ana i Akalla har tyvärr inte möjlighet att ta emot oss 1988. Istället samlas vi hos Saab-Scania, Nyköping.

Annars så håller vi på våra traditioner. Vi inleder förstås med sedvanliga årsmötesförhandlingar, inklusive val av ny styrelse.

Därefter kommer vi att få se en film om Saabs 50-åriga historia och i mån av tid lite video, förmodligen om Saab 9000CD och det nya tändsystemet Saab 01. Dessutom ställer Torsten Åman upp och berättar, med hjälp av bilder, om världsrekordkörningen med tre stycken Saab 9000 Turbo på Talladegabanan i USA.

Förfriskningar och förtäring blir det också.

Datum blir *lördagen den 20 februari 1988* i Nyköping; ni har förhoppningsvis klarat av era deklARATIONER då . . .

Då tiden och den exakta platsen i Nyköping i skrivande stund inte är bestämd återkommer vi med en separat kallelse, med en karta, någon gång i januari.

Vi hoppas att ni ställer upp på årsmötet i Nyköping – det är en fin möjlighet för alla medlemmar att både komma med synpunkter på klubbens verksamhet och samtidigt träffa kamrater under angenäma former!



NUFFI Sonett III

Vad som kan hända när man ansöker om en samlarbilsförsäkring

I sedvanlig ordning ansökte jag om en MHRF-försäkring efter att bilen gått igenom den obligatoriska besiktningen. Glad i hägen öppnade jag kuvertet från Folksam, som handlägger dessa försäkringar och fann, att jag i stället för att vara lycklig ägare till en Saab Sonett III, plötsligt ägde en NUFFI. . . .!

Att dessutom registreringsnumret var felaktigt kändes i sammanhanget som en petitesse. Jag vet att min handstil är urusel men att den är så dålig att Saab Sonett III blir en NUFFI har faktiskt överraskat mig. Jag har även skrivit till MHRF för att få reda lite om NUFFINs historik och ser med spänd förväntan emot ett uttömmande svar. Försäkringen som sådan är dock utmärkt och kan rekommenderas!

Äntligen, rostfria avgasrör

Efter ungefär ett års arbete kan AB Ferrita i Köping nu ta emot order för rostfria avgassystem för Saab Sonett II, V4 och III. Styrelsen i Club Sonett Sweden har, som ett led i arbetet för att trygga reservdelar till våra Sonetter, ställt sig bakom och verkat för att vi via Ferrita ska kunna erbjuda Sonettägare, såväl i Sverige som utomlands, möjligheten att köpa kompletta rostfria avgassystem. Detta ska ses som ett komplement till de vanliga avgassystem som Saab säljer till våra bilar och det är vår förhoppning att båda alternativen ska finnas.

Slutligen vill vi betona två saker: Det första är att det är Ferrita som står för garantin för de rostfria avgassystemen och inte Club Sonett Sweden. Det andra och inte minst viktiga: *Det är nu Du*

kan köpa ett rostfritt avgassystem till Din Sonett! Det gäller att vi blir så många som beställer innan den sista januari 1988 att Ferrita får kostnadstäckning för sina investeringar i dyrbara jiggas och fixturer som erfordras för att starta tillverkningen. Om några beställer nu och några så småningom när bilarna tas ut till våren eller när det gamla vanliga avgassystemet är slut riskerar vi att det inte blir något av med tillverkningen även om totalantalet över en längre period är tillräckligt. Alltså, tror Du på detta och finner priset skäligt, så sänd in beställningstalongen till Ferrita nu! Du finner den längst ner på informationsbladet om de rostfria avgassystemen vilket vi bifogar med denna tidning.

Jan-David Skavén

For our foreign members:

At last, now you can order exhaust systems made by stainless steel!

After about one year's work, AB Ferrita is now in a position to receive orders for exhaust systems made by stainless steel for Saab Sonett II V4 and III. This work has been supported by the board of Club Sonett Sweden as one step among others to secure spare parts as well in as outside Sweden for Sonett owners.

The stainless steel system is to be seen as an alternative to the standard systems offered by Saab. The manufacturer AB Ferrita is giving the guarantee for the stainless steel exhaust systems and not Club Sonett Sweden.

One other important thing: It is *now* that you can give orders and until January 31st 1988, not in half a year or so. The starting up of a production is expensive and Ferrita must get enough orders from Sonett owners as well in as outside Sweden to be able to start.

What about price then? Please make your inquiries direct to Ferrita as they also have to give you information about freight costs and transport methods.

Address: AB Ferrita
Att: Mr Morgan Albinsson Box 152
S-731 24 KÖPING SWEDEN

FOLKSAM		Försäkringsbrev — Motorfordon			
Försäkringsbrevet utfärdat på grund av		Försäkringen gäller fr o m	Utgiftsdatum	Försäkring nr	
NY FÖRSÄKRING		1987-11-01	1987-11-17		
Försäkringstagarens namn		Premie att betala åsar tiden		Premie att betala kr	
SKAVÉN JAN DAVID		1987-11-01 -- 1988-11-01		278	
Försäkrat fordon	Fabrikat	Årsmodell	Fordonsoffentifikation	Bilskateskod	Premieklass
	NUFFI	1970	BGU749	009353	000000
Fordonsklass (se även villkoren)		MHRF-FÖRSÄKRING			
BTL					
Anmäld körsträcka, km per år		Vägmätarställning, km	avlast, datum	Premiezon (geografisk)	
				1	
Omfattning	Den försäkring omfattar	Premie att betala kr	Självrisik kr		
Premie	TRAFIK	122			
Självrisik	VAGNSKADA	86	700		
	DELKASKO	70			
	• BRAND		500		
	• STÖLD		200		
	• GLAS		50 + 20% AV ÖVERSKJUTANDE SKADEBELOPP		
	• RÄDDNING		100		
	• RÄTTSSKYDD		400 + 10% AV ÖVERSK. KOSTNAD		
	• VATTENLEDNINGSSKADA		500		
	• SKADEGÖRELSE		700		
	Skadekonto		Till kontot kr	Bilbytesavgift kr	S:a premier kr
NEJ				278	278
Täggodot kr		Premie att betala kr			
				0 278	
Avtaletid	Försäkringens huvudförfallsdag	1 NOVEMBER			
	Försäkringsavtalet gäller till och med	1988-11-01			
	Terminspremie under avtaletiden (efter rabatt)	278 KR PER HELÅR			
Bonus	Bonusklass för trafikförsäkring	-			
Andra rabatter	Återstående tid till bonusklass 7	-			
	Årsmodellrabatt	NEJ			
	Nytkarheterabatt (enligt särskilt villkor nr 75)	NEJ			
Särskilda villkor	Särskilda försäkringsvillkor nr				

det skrivs om oss och våra bilar



I Classic Motor nr 9 i september 1987 skrevs det en helsida om vårt samarrangemang med AHK, Automobilhistoriska Klubben, nämligen Mälarörallyt 1987. Bl a var det bild från vår lunchpaus hemma hos Nevy Clark med familj på Lövhagens Gärd utanför Stockholm samt bild på våra Sonetter från Drottningholmsparken.

– Möbelbranschen tycks också ha upptäckt våra bilar: Europamöbler säljer en soffgrupp som de kallar Sonett, men i ärlighetens namn är våra bilar snyggare än den soffgruppen . . . Även OBS möbelvaruhus har en matta de kallar Sonett, men det vore väl helgerån att stampa på en Sonett?

– Saabs interntidning Vindrutan hade förstås ett stort reportage från firandet av Saabs jubileum i Trollhättan. Självklart var även våra bilar med och bilder visades både på våra bilar och av medlemmar i amerikanska Saabklubbar. Visslerligen smög det sig in en del faktafel, men det tar vi gärna i glädjen över att ha varit med på ett sådant fantastiskt arrangemang.

– Det finns faktiskt en Saabklubb i Israel också! Även de har en klubbtidning och bl a har en helsida skrivit, på hebreiska förstås, om Sonett II! Vi har fått den översatt för oss och faktainnehållet stämmer till punkt och pricka, men för att ni själva ska kunna ta del bifogar vi ett avtryck av sidan in extenso.

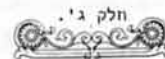


Till höger en sida ur "Israel SAAB club:s" tidning där kan du själv ta del av deras synpunkter på Sonettettan, så håll till godo.

det skrivs om oss och våra bilar



פחות ההיסטוריה !!!



החלק ג'.

(SONETT) סונט סאב

המכוניות של סאב היו די טובות לתחרויות אך לא מספיק טובות לתחרויות בין-לאומיות בתחילת שנות ה-50. ובכדי לנצח בתחרויות ראלי ובתחרויות חשובות אחרות, היה נחוץ לטאב G.T. אמיתי. וסאב הציגה דגם זה בתערוכת "תצוגות המנוע" בשטוקהולם 1956. דגם זה החל כטריוקט פרטי של רויילץ מלדה טעבד בסאב כמהנדס פיתוח. למרות שרעיונותיו נתקבלו רשמית בסאב הוא וצוותו עבדו בזמנים הפרטי על פרויקט זה.

לטונט הראשונה היה שלד מחמרן (אלומיניום) קל מאד אך חזק מאד. המנוע היה של הסאב 93 דהיינו שלשה צילינדרים בנפח של 748 סמ"ק תיבת הילוכים בעלת שלשה הילוכים שהורכבה לפני המנוע (כוון הסיבוב של המנוע שונה בהתאם), הספק המנוע הוגבר ופיתח 57.5 כ"ס. עיצוב הרכב הושר למר שטון המפורסם והגוף נבנה מפלסטיק שחזק ע"י פיברגלס, חמרים מהפכניים לאותה תקופה. הטונט שקל 500 ק"ג וביצועו בדומה לבני דורו, מהירותו המירבית הייתה 160 קמ"ש. הטונט נחשב כאב טיפוס כה מוצלח שהנהלה סאב החליטה לייצר סידרה קטנה של שישה יחידות. ומכוניות עברו מבחני דרכים קשים ואז הוכנסו למספר תחרויות. ואז שונה חוקי התחרויות ונתאפשרו ביצועי שיפורים במכוניות סטנדרטיות בין לילה הפכה הסאב 93 לדגם תחרותי ולא היה צורך עוד בסונט ולכן יצורו הופסק.

חמישה מתוך ששת הסונטים הראשונים קיימים היום שניים במוזיאון סאב ושלשה בידי אספנים פרטיים.



Ännu mer information om våra försäkringar

Vi har fått nedanstående information så betona att Saabia ej har samma krav på från Saabias kundtjänst vilken vi gärna vill originalskick, rostfrihet eller brukssätt trycka i tidningen. Än en gång vill vi också om MHRFs samlarbilsförsäkring.

Saab-Ana AB ger rabatt till betalande Sonettklubsmedlemmar som har sin bil försäkrad hos SAABIA

Saab-Ana AB har ett avtal med Sonettklubben som innebär följande:

Är Du betalande medlem i Sonettklubben och har Du Din bil försäkrad hos SAABIA får Du vid varje kalenderårs slut återbäring på under året inbetald premie med 75%. Denna återbäring betalas ut via posten i början av nästkommande år.

OBSERVERA! Återbäringen lämnas endast på SAABIAS produkter dvs delkasko och vagnskadeförsäkring, alltså inte på trafikförsäkringen.

Du tecknar alltså Din försäkring i SAABIA med ordinarie omfattning och premie.

Anmälan sker till SAABIA kundtjänst tel. 0155/49 100 eller under adress SAABIA, 611 80 Nyköping.

Vi får sedan en medlemsförteckning från Sonettklubben efter vilken vi betalar ut återbäringen.

SAAB-ANA AKTIEBOLAG
Eftermarknad

SAABIA

SÄLJES



KÖPES

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

Saab Sonett III, nyrenoverad, nylackad i den gula originalfärgen, 1970 års modell vilken hör till de ovanligaste i Sverige, snygga "fotbollsfälgar", veteranbilsförsäkrad i MHRF.

Pris: 50.000:— eller eventuellt byte med Saab 900 med lämplig milsträcka/årsmodell/modelltyp.

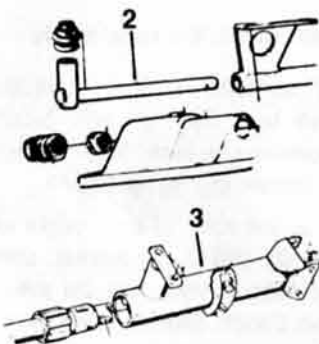
Svar till Jan-David Skavén

Tfn hem 08/93 15 65 arb 08/86 00 80



Köpes:

Till min Sonett III cabriolet söker jag följande delar:
Broms och kopplingsvätskebehållare (1)
växelstag (2)
rattrör (3)
växelspak.



Joakim Eliasson
Odenvägen 5
715 00 ODENSBACKEN
Tel 019-510 13

Jackmärke



Jackmärke till specialpris

I samband med sitt jubilerande har Saab tagit fram en serie jackmärken av broderat tyg, avsedda att fästas med hjälp av värmen från ett strykjärn.

I serien finns bl a ett märke med en Sonett III! Vill Du ha märket, som är drygt decimetern brett, kan Du som medlem i Club Sonett Sweden köpa det till specialpris.

Skicka en check på 15 kronor, utställd på Saab-Scania, till Torsten Åman, Saab-Scania, 611 81 Nyköping, så får Du omgående jackmärket i ett brev. Du kan också skicka kontanter till Torsten.

Observera att checken inte ska vara utställd på Torsten, utan på Saab-Scania! Glöm inte att ange Ditt namn och adress.

15 kronor för det här jackmärket är för övrigt betydligt mindre än vad Du får betala om Du hittar det på annat håll.