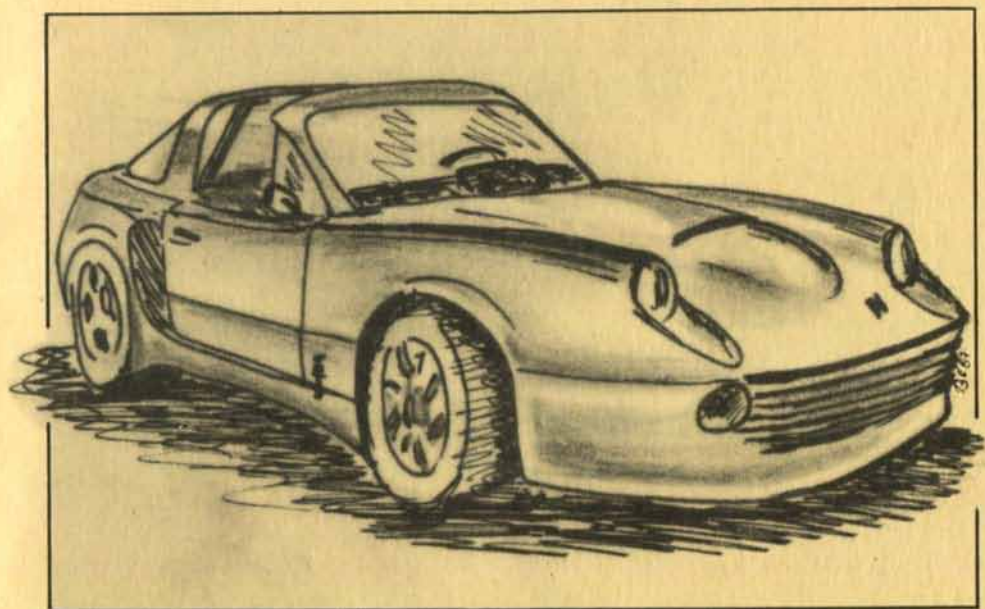


CLUB SONETT SWEDEN



SONETT Turbo 16 Targa

- Årsmötet
- Sommarens träffar
- Traktorinformation
- Projekt Sonett turbo 16

1
1988

Från ordförandens skrivbord ...

Bäste Sonettmedlem

Året 1988 började med ett lyckat och välbesökt årsmöte. SAAB-SCANIA i Nyköping stod som värd till detta trevliga evenemang och skall ha ett stort tack för den fina hjälpen.

Året kommer att innehålla flera "gö bitar", där klubbmästarna verkligen har lagt sin vinn om att träffarna skall bli trevliga. Redan nu bör Du ta fram Din kalender och boka in Dig och de Dina så att vi alla kan träffas och ha en trevlig dag tillsammans.

Förra numret annonserade jag ut jobbet som samordnare för tidningsartiklar m.m. Till min och styrelsens stora besvikelse svarade ingen. Visst måste det finnas någon bland 260 medlemmar som skulle kunna ta på sig uppgiften? Nu kommer Magnus Ekström att ställa upp i år, BRA!!, men bäste medlem: Hjälp oss genom att ta egna initiativ. Börja redan idag med att skriva en liten artikel och sänd den till Magnus.

Tack på förhand och hälsningar

Thomas Klevenius

kort sagt

VISSTE NI ATT...

...det på sistone kommit "hem" många Sonetter från USA? I första hand Sonett III men också Sonett II V4 och till och med några tvåtaktare. Det ryktas om att i höstas ska en Sonett i veckan ha passerat hamnen i Göteborg. Inte dåligt om det är sant! Förklaringen är säkert den låga dollarkursen i kombination med ett ökande intresse i Sverige för Sonetter. Vi för närvarande har 32 stycken medlemmar i Club Sonett Sweden vilka har en MHRF-Folksamförsäkring och 30 stycken medlemmar som har sin bil försäkrad i SAABIA.

...våra egna broderade märken är slut men att ni kan beställa jättesnygga jackmärken på Sonett II från Torsten Åman på Saab-Scania, 611 81 NYKÖPING. Pris 15 kronor. Vi har dock fortfarande klistermärken på lager, pris 10 kronor som ni sätter in på klubbens postgirokonto 358730-0, kanske i samband med att ni betalar in årsavgiften för 1988.

NI VET ATT...

...vi hade problem med senaste medlemsmatrikeln. En del namn föll helt enkelt bort på grund av datatrasel. Var dock inte oroliga, vi har gått igenom alla som betalt medlemsavgift och ser till att felen rättas till. Detta gäller även felaktigheter som fel adress, bilnehav o s v. Som vanligt, skriv en rad till Per Alvestig eller Jan-David Skavén om något ändras.

**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

Välbesökt årsmöte

Magnus Ekström



Rekorddeltagande vid årsmötet i Nyköping

Stor uppslutning var det när Club Sonett Sweden hade årsmöte på Saab-Scania i Nyköping. Ett sextiotal medlemmar och anhöriga samlades i Saab-Scantias nya personalmatsal där dagen inleddes med landgång, öl och sedan kaffe med kaka.

Därefter var det årsmötesförhandlingar och ny styrelse utsågs (se separat artikel). På mötet restes en rad frågor och de flesta fick positiva svar. Här är de viktigaste:

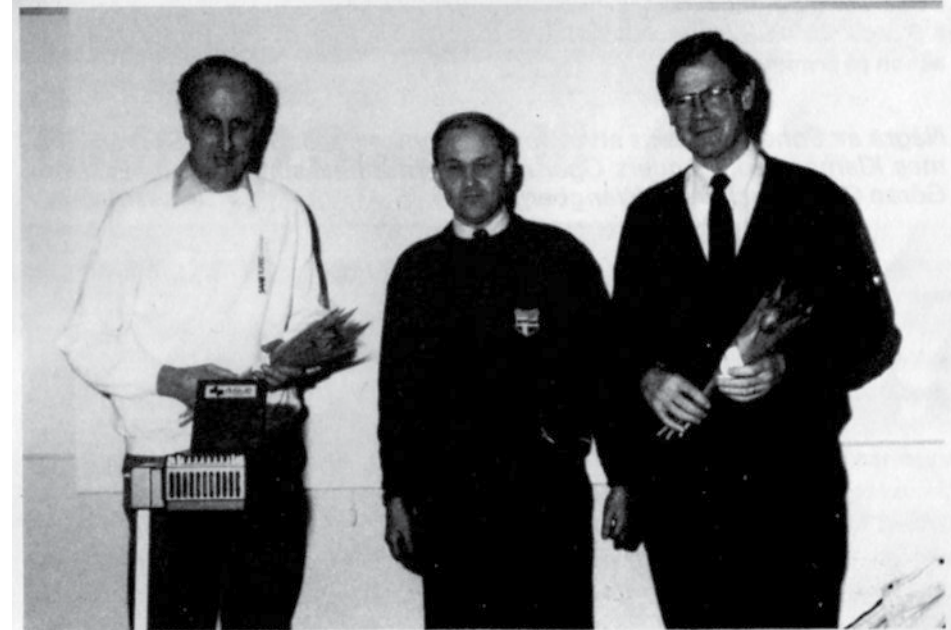
Medlemsavgiften blir fortsatt låg d v s 75 kronor per år tack vare klubbens goda ekonomi.

Styrelsen har sitt nästa möte lördagen den 19 mars. Vår mötet blir den 28 och 29 maj på Visingsö i Vättern utanför Gränna. Preliminära uppgifter lämnades för ett möte i början av augusti någonstans i trakterna runt Bjärehalvön och Kullabygden i nordvästra Skåne.



Två välbekanta ansikten på årsmötet, Sten Wennlo, före detta SAAB-chef och Lasse Löndahl.

Klubbens ordförande Thomas Klementsson överlämnar blommor och tackar Torsten Åman och Olle Wallén för ett verkligt fint arrangerat årsmöte




Olle Wallén kommer att ombesörja nytryckning av både reservdelskatalogen (Sonett II och III) och supplementet för Sonett till Saab V4 verkstadshandboken bara intresse finns – och det fanns. Saab är som sagt i förra numret positiva i reservdelsfrågan.

Vidare fortsatte aktiviteterna med att Berndt Eliasson visade diabilder på sitt bygge med en krockad Sonett V4 1968 som repareras och förvandlas med hjälp av delar från Saab 900 turbo 16 DOHC. Premiärvisning till vårmötet utlovades.

Sedan berättade Torsten Åman om rekordkörningen med Saab 9000 turbo på

Talladegabanan i USA. Därefter visades 2 videofilmer, en om rekordkörningen på Talladega och en om hela Saab-Scania med flygplan och allt. Sedan visades de senaste produktionssiffrorna för Saab personbilar samtidigt som man beskrev företagets framtida målsättning.

Och så fick vi den utlovade överraskningen som verkligen överglänste förväntningarna. Alla medlemmar fick nämligen samma bok- och videopaketer som koncernen delat ut till samtliga anställda i Saab-Scania. Och slutligen fick vi beskåda nya Saab 9000 CD vilken stod parkerad utanför. Jag hoppas årsmötet kan bli fler gånger på Saab i Nyköping. 

NY STYRELSE FÖR 1988

Styrelsen för 1988 blir i stort sett oförändrad. Thomas Klementsson sitter kvar som ordförande vilket är ett gott val när man sett denne kunnige administratör i aktion på årsmötet.

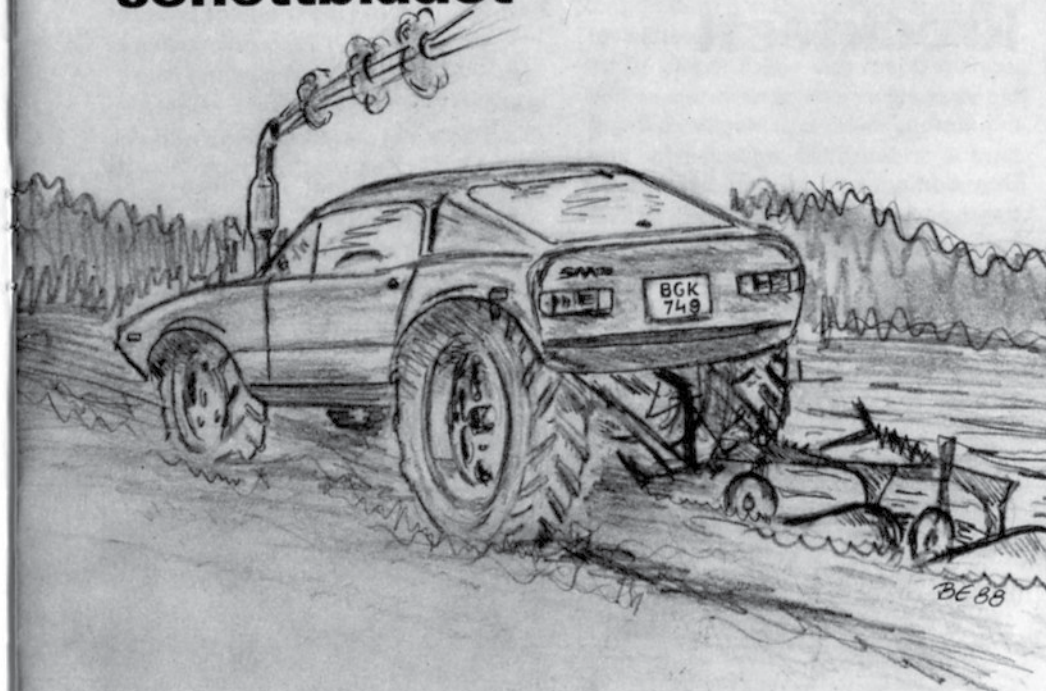
Två nya suppleanter utsågs också och det var Berndt Eliasson och jag själv (Magnus Ekström).

Magnus Ekström

Några av Sonettklubbens styrelsemedlemmar fr v Jan David Skavén, Thomas Klementsson, Anders Ogenstedt, Berndt Eliasson, Magnus Ekström, Göran Sundin och Inger Wennberg



Traktorinformation i sonettbladet




Nuffield Sonett III

Jan-David Skavén

försäkringsfrågor

Kommer ni ihåg att försäkringsbrevet från Folksam för min Sonett III utvisade att det var en NUFFI? Jag skrev till MHRF för att rätta till det hela och trodde därmed att saken var utagerad. Jodå, Folksam rättade till det, men inte var det utagerat:

En tid senare fick jag en förfrågan från

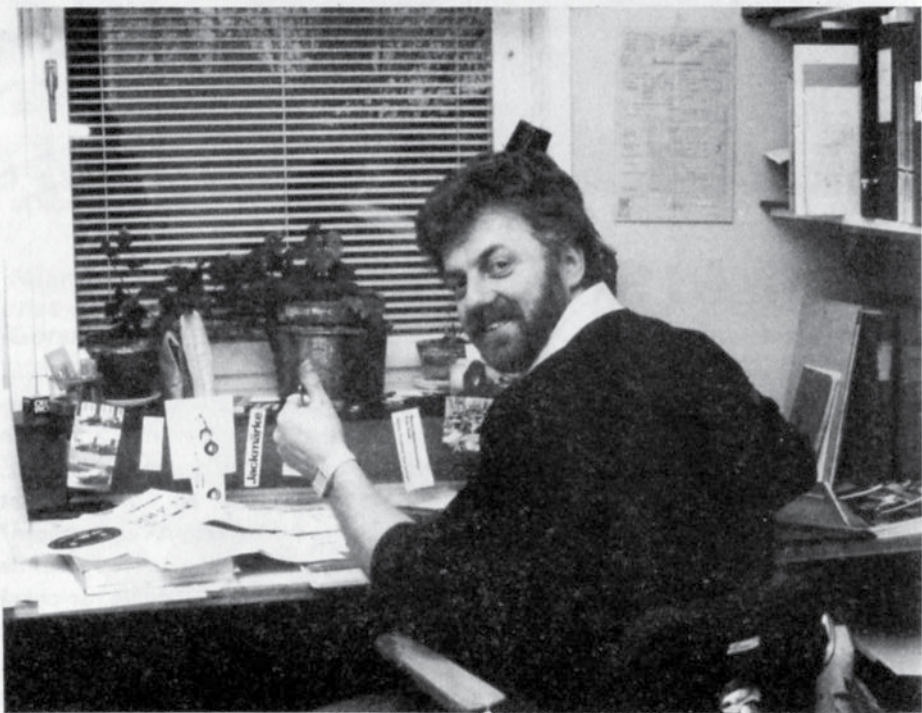
Länsstyrelsen angående mitt fordonsinnehav. Man hade nämligen inte fått någon anmälan från mig att jag ägden en . . . NUFFIELD, som är en traktor, vilket också stod i klartext på deras förfrågan? Inget ont om Nuffield traktorer men de platsar inte i vår klubb och jag har också skrivit till Länsstyrelsen, gett dem korrekt reg nummer och talat om att det faktiskt är en Sonett III! Får jag fler ovanliga förfrågningar lovar jag att berätta om det i vår klubbtidning . . . 

Redaktionsarbete och krocktest!

Den tidning som du nu håller i din hand, är den andra i mitt försök att i någon mån åstadkomma vad Björn Svallner under alla år skämt bort oss med. Jag har ingen som helst möjlighet eller kunnande att axla Björns mantel, men jag har lovat klubbstyrelsen att försöka

göra några nummer av tidningen. Någon måste ju börja.

Nu hänger det på *dej* om det skall bli något att skriva om i kommande nummer. Allt material är välkommet, det kan vara en liten episod hur du fann din Sonett eller något roligt du upplevt till-



Att jobba med Sonett betyder inte bara att "meka" det kan även vara att göra Sonettklubbens tidning.

sammans med din bil, tidningsurklipp, annonser, ja allt som man kan fylla tidningens spalter med, emotser jag med största tacksamhet.

På tal om episoder kan jag själv bidra med en händelse som drabbade mej och min Sonett nyligen. Läs vidare och se själv hur "lätt" det är att få ihop lite underlag att fylla tidningens spalter med.

Krocktest Sonett 1966

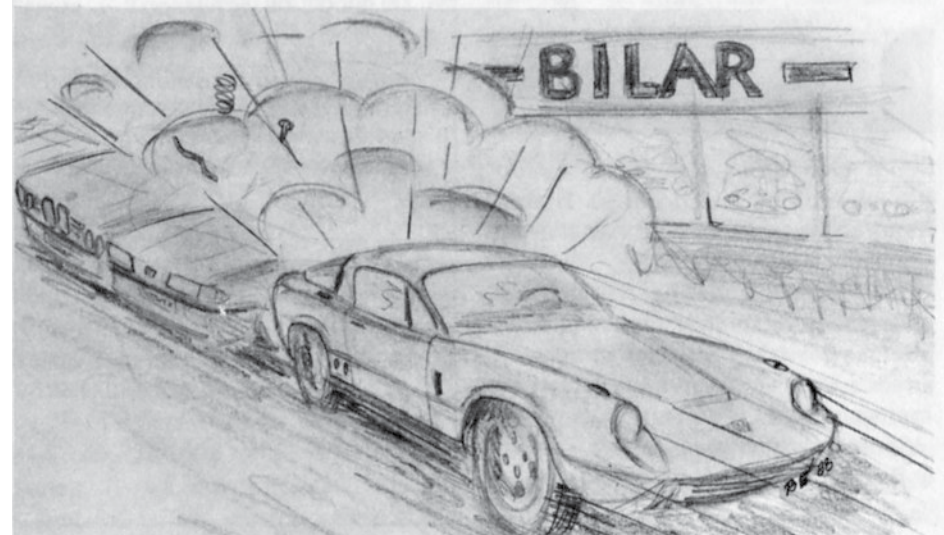
Många människor har för sig att plast är bräckligt och olämpligt som karosserimaterial på en bil, men följande händelse dementerar väl det påståendet mer än väl.

Jag var på väg en sen lördagskväll i höstas med mitt senaste fynd på släpet, en Sonett II 1966 med tvåtaktsmotor – för övrigt den bil som Lasse Löndahl figurerade med i tidningarna på 60-talet – då det hände. Jag kände plötsligt ett konstigt ryck i dragbilen,

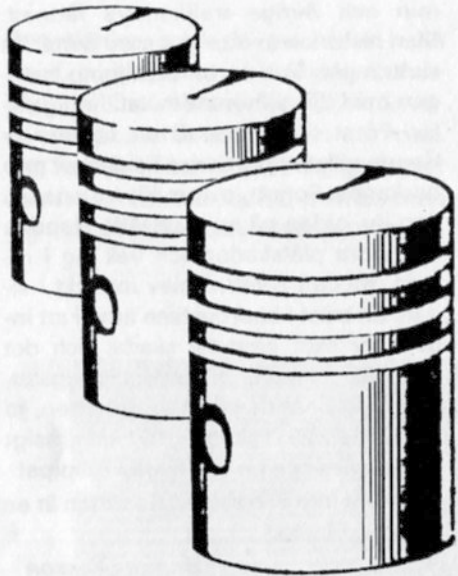
automatiskt kastade jag en blick i backspegeln och fick just se min nyinköpta Sonett lämna släpet och på egen hand fortsätta sin färd. Då den var uppbackad på släpet följde den mej baklänges en bra stund innan den vinklade av och lämnade vägen, upp för en sluttning till min och övriga trafikanters lättnad. Men historien är inte slut med detta. På sluttningen var en bilförsäljning belägen med där tillhörande utställningsbilar. Först i raden stod en nästan ny Honda vilken rammades i sidan av min backande Sonett, av smällen kastades den in i sidan på en ny BMW. Hondan fick stora plåtskador och vek sig i ramen, medan BMW:n blev intryckt i sidan. En tröst i bedrövelsen är väl att inga nänniskor kom till skada, och det ekonomiska sköts ju av försäkringsbolaget. Vad hände då med Sonetten, jo skadorna inskränkte sig till ett trasigt bakljusglas och en vikt avgasrörspipa!

Så kom inte och säg att Sonetten är en bräcklig plastbil.

Berndt Eliasson



Kolvar till 2-takts Sonetter!



renoveringstips

Bengt Erik Ström, den kände motor-trimmaren med specialitet på 2-takts-motorer, har meddelat att han har fått fram kolvar till 2-taktaren.

Då SAAB inte längre har dessa i lager så är det ett välkommet meddelande.

Kolvorna i fråga är inget mindre än smidda Mahlekolvar och de finns i dimensionerna 71 till 74 mm.

Vidare information får du om du ring-er Bengt Erik på telefon 0520/197 46.

BE

SKRYT ÄNNU MER

CLUB
SONETT
SWEDEN

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 både den lilla och den stora för en tia.

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!

Rostfria avgassystem, epilog

Jan-David Skavén

reservdelar

Efter mer än ett års arbete med att få fram rostfria avgassystem till både Sonett II V4 och III har jag den glädjande nyheten att berätta att AB Ferrita låter sätta igång tillverknigen till båda modellerna. Det har varit mycket förberedelsearbete, korrespondens, skickande av ritningsunderlag och skickande av originalsistem för utprovning men det känns det väl värt nu när vi har nått målet. I sammanhanget vill jag passa på att tacka Björn Åberg på Gullholmen och Per Alvestig i Trollhättan för god hjälp.

I slutet av januari var jag själv hos Ferrita i Köping för att prova ut ett prototypsystem till Sonett II V4. Efter diverse justeringar sitter det nu på bilen och fungerar bra. Ljudet blir lite annorlunda, men det lär ändras och bli mer likt originalsistemet när det blir sotbeläggningar på insidan. De detaljer som korri-gerades på prototypsystemet kommer självklart att rättas till innan serieproduk-tionen kommer igång, vilket sker hos en firma i England. Totalt hade det kommit order på drygt 30 system till Sonett II V4 och ungefär lika många till Sonett III. Jag var nöjd med antalet beställningar med tanke på att vi har cirka 100 stycken Sonett II V4 och cirka 200 stycken Sonett III i Sverige medan Ferrita för-

stås hade hoppats på ännu flera beställ-ningar.

Ni som ännu inte hunnit beställa men vill göra det i efterhand ska kontakta Ferrita direkt, att. hr. Morgan Albinsson, för att höra om det går bra.

När kommer nu de avgassystem ni be-ställt? Hr. Albinsson menar att de blir klara för leverans i mars-april då ni blir kontaktade av Bilspedition som kör ut dem mot efterkrav. Möjligen dröjer det lite längre tid för Sonett III då man här ligger lite efter tvåan med att ta fram ett prototypsystem. Tycker ni att det dröjer för länge kontakta Ferrita i Köping, tfn 0221/180 70.

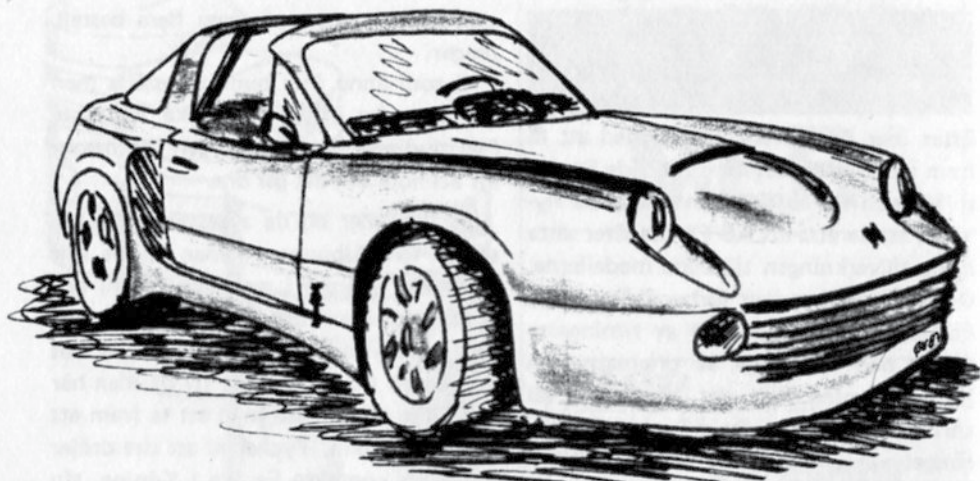
Som jag förut skrivit, är det Ferrita som står för garantin, inte Club Sonett Sweden. Om ni som beställt inte får ga-rantisedel, utvisande livstidsgaranti på systemet så länge ni äger bilen, i samband med leveransen, kontakta Ferrita så att de kan skicka de med post. En sak till lärde jag mig vid mitt besök i Köping – visserligen ska systemen hålla väldigt länge, men det gör inte upphängningsan-ordningarna. De gummibussningar som systemet sitter fast med torkar och vi-brerar loss. Vanligaste problemet är fak-tiskt att systemen helt enkelt trillar bort. . Därför, ta för vana att kontrollera upp-hängningsanordningen en gång om året, lämpligen i samband med besiktningen varje år!

SONETT

Arbetsnamnet på Berndt Eliasson senaste projekt:

Sonett turbo 16 targa

Lars-Göran Månsson



Till sommaren Take-Off för Berndt Eliassons Saab Sonett Turbo 16 DOHC! I skrivande stund jobbas det frenetiskt med plastskapelsen i garaget i Odensbacken. Mekaniskt begåvas den med senaste tekniken . . . 16 ventilers turbomotor med dubbla överliggande kammar. Förstärkt chassie, uppdaterade bromsar, fjädring – endast linjerna härstammar från 60-talet.

– Egentligen är det ett helgerån . . . Att så radikalt bygga om en av de få kvarvarande Sonetterna . . .

jag och min SONETT

Berndt Eliasson funderar högt. Såsom innehavare av fyra Sonetter, vet han originalets värde. Projekt-Sonetten in-

köptes ursprungligen av ett enda skäl; att ta delar från, totalskadad som den var . . .

Men planerna avancerade, först till att lägga en V6:a mellan motorfästena, 68:an inköptes av Berndt för något år sedan. Bagagerumsgolvet och bakluckan var det enda som var någotsånär helt på

den totalhavererade bilen. Berndt började att mäta i motorutrymmet. Jodå, en 900 motor fick plats. . . Därmed var det bestämt;

– 900-motorn är inte högre i och med att förgasarna (eller insprutningen) ligger på sidan. På V4:an är ju förgasarpaketet beläget ovanför.

Turbomotorn är en 87:a, som endast gått några få mil. Kraftpaketet, från en Aero, innehåller alla välkända finesser som; intercooler, LH-injection, APC etc.

Motorkonverteringen har gått bra, totalt sett. Problemen har varit överkomliga, och i första hand gällt elektroniken;

– Kabelhärvan från en 900 passar inte alls i en 20 år gammal Sonett. Den är integrerad med bilen, från baklysena och framåt. Jag började med att skaffa kopplingschemat, för att försöka lära mig "bit för bit", berättar Berndt.

Innan Berndt fick bilen att starta gjordes en "tavla". På en "modern

tändningsnyckel" finns flera olika lägen. Första hacket betyder att instrumentbrädan tänds. Sista steget dödar alla förbrukare (utom tändspolen; skulle det visa sig!), för att ge startmotorn all tillgänglig effekt;

– Jag hade kopplat allt, men när tändningsnyckeln vreds om fick stiftet endast en gnista var. Sen dog motorn.

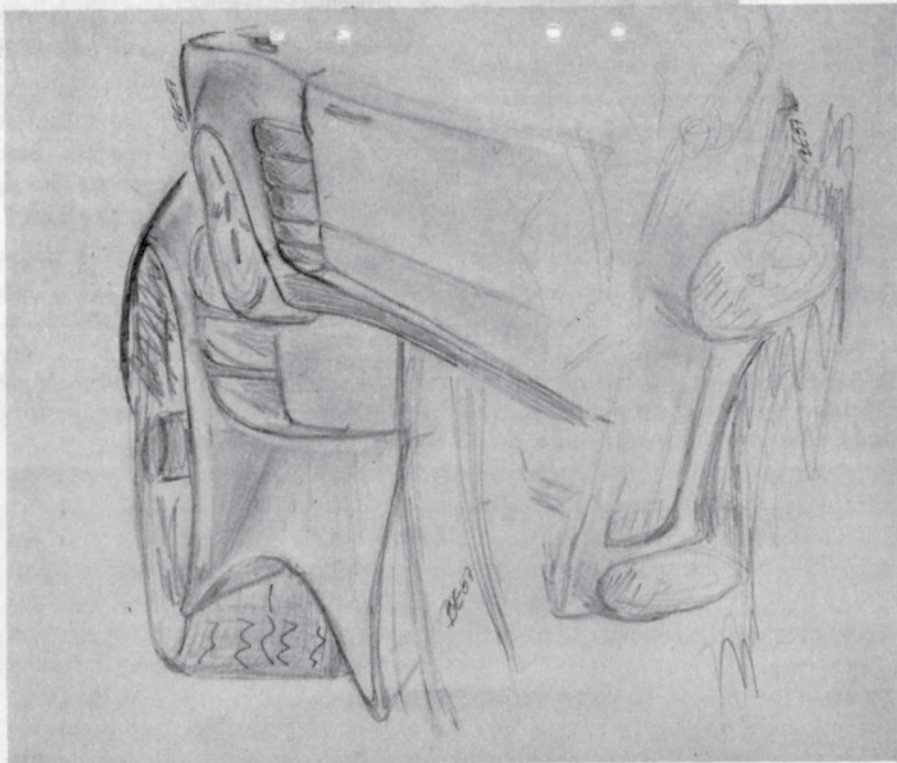
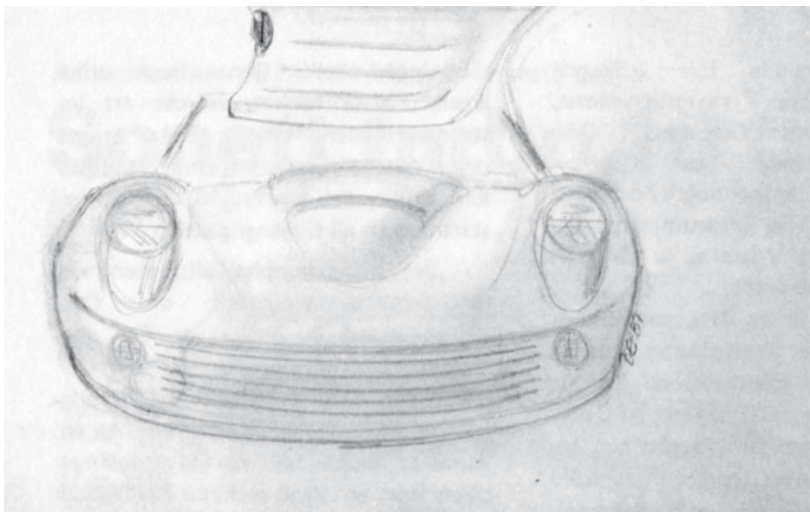
Berndt konsulterade en anseleg mängd legitimerade bil-docenter. Av en händelse råkade han nämna problematiken för en Saab-mekaniker. Därvid konstaterades att tändningslåset innehåller olika kretsar . . . När bilen till sist startade fungerade allt.

– I dag tror jag mig veta det mesta om elektroniken i en modern Saab-motor. Det är man tvungen att lära sig, för att få en sådan här bil att fungera.

Turbo-Sonetten beräknas få effekt/viktfordningen enligt: 175 hkr + /900

En halv lersonett – leran räckte inte till mer – visar att den karakteristiska bakrutan var tänkt att ersättas med "targabåge" och vanlig bagagerumslucka. Men den idén stannade vid att endast bli en lermodell.





Ett par blad ur skissblocket. Det stod helt klart redan från början att Sonettens bulliga 60-talslinjer skulle behållas så långt som möjligt och kombinationen med dagens "mode" av spoilers och kjolar fick inte förtä Sonettens grundformer. Det skall synas att det är en Sonett!

kilo bil. Den statiska viktfordelningen har nu ändrats i och med utbytet av kraftpaketet, bilen är tyngre där fram.

För att klara den dubblerade effekten har 68:an förstärkts på viktiga punkter. Bilen har kraftigare trösklar, fyrkantsprofiler under instrumentbrädan där den bärande delen är lagd, förstärkningsbalkar under bilen. Vidare finns rörförstärkningar i bakvagnen.

— Jag har visat ritningar för teknikerna i Trollhättan och fått "grönt" att chassiet skall klara effektökningen, berättar Berndt.

Bilen skall få löstagbara Targa-luckor. En "extra-båge" runt vindrutan byggs även, som förstärkning och uppstyvning för Targa-taket.

Sonetten är nu till huvuddelen uppbyggd med 900-komponenter, mestadels

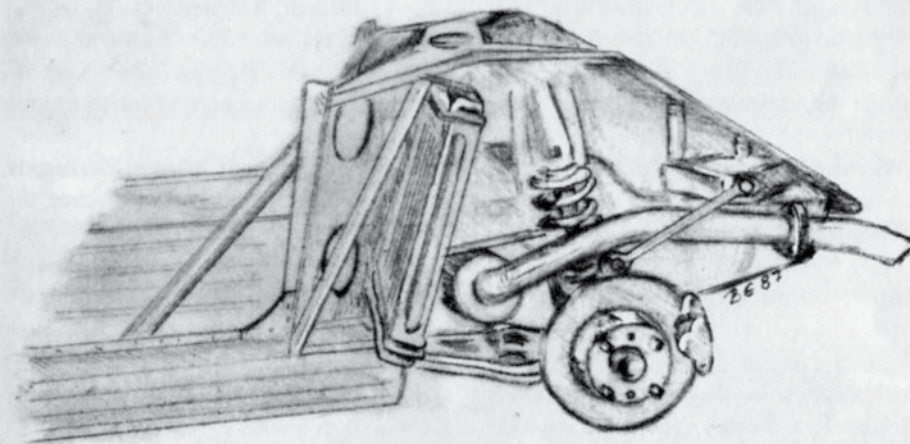
från den modell som motorn suttit i — alltså Aero:n. Gäller även bakvagnen, där en rak axel fått ersätta den U-formade varianten från "V4-tiden". Detta innebar även att bagageutrymmet fick byggas om för att ge plats. Ovanför vardera bakhjulen ligger nu kylarna, två stycken från V4:an som är seriekopplade. Förbindelserör mellan kylarna och motorn ligger i trösklarna.

Berndt har haft tillfälle att prova ekipaget, och kan berätta om ett oerhört reaktionssnabbt ekipage;

— Minsta tryck på pedalen, så snurrar hjulen till . . . Aero-bromsarnas skivor ser till att farten snabbt dras ned igen.

Turbo-aggregatet utvecklar en ordentlig värmemängd, något som inte går så bra ihop med plastdetaljerna. För att råda bot på detta har Berndt gjort

Den här teckningen visar den ombyggda bakvagnen och en av de modifierade V4-kylarna. Ljuddämparen har sin plats där tidigare den U-formade V4-axeln var placerad. I och med att 900-ans bak och framvagn monterats så sitter det skivbromsar runt om.





Två ytterligheter: Sonett 2-takt 1966, Sonett turbo 16 DOHC 1988.

galler i innerskärmen och plåtar som skyddar glasfiberplasten. Ett fläkt-system har även byggts, som slår till automatiskt när strålningsvärmern från aggregatet slår till. Intercoolerns placering har ändrats till att nu ligga mitt i luftströmmen, vid bilens frisk-luftsluftintag.

Avgasevakueringen sköts om av ett dubbelt 2-tumssystem, som ligger parallellt med dubbla utblås bak.

När bilen befanns på planerings-stadiet bestämde sig Berndt för att först göra en modell av den tilltänkta bilen. Vid ett besök hos Saabfabriken i Trollhättan frågades om möjligheten att få köpa lera, av den typen som används vid designstudier. Visst, svarade man,

det gick bra. "Men det är svårt att forma leran" upplyste man. Vilket visade sig vara sant. . .

– Fabriken har speciella ugnar. Jag värmde upp leran i ugnen hemma i köket, så den blev kladdig. Därefter formades leran med en kniv till rätta proportioner.

Bilen är breddad; skärmarna pålagda, större "bula" på motorhuvn samt försedd med ett "scoop";

– Var tvungen att göra scooptet, motor-rör sig ju aningen.

Berndt Eliasson har aktat sig för att ändra för mycket på bilens grundlinjer. Detta gäller även inne i kupén. Instrumenteringen är av klassisk modell, layouten densamma som på 60-talet.

Turbo-trycke mätare är adderad, med placering där tankmätaren tidigare satt. Vidare har brädan begåvats med hastighet och varvräknare från 900-modellen. Den förstnämnda är graderad till 280 km/tim.

Pedalstället med servon kommer från 900:an. Vissa problem uppenbarade sig med stället, då detta var för högt att montera i Sonetten. Lösningen visade sig vara att helt enkelt korta ned pedalerna.


Växellådan, modell 900I, är 5-växlad och manövreras via golvet.

Sätena i bilen blir från modell 9000. Fabriksnya svarta skinsäten har inhandlats.

Bilen kommer att rulla på fälgar av modell "Silver Spoke". "De enda som passar in i 60-talsmönstret" tycker Berndt. Däcken är av Pirellis fabrikat P600, dimensionen 205/55 VR 15.

Berndt planerar att lägga det första lackskiktet själv, för att sedan lämna bort för slutlacken. Till kommande sommar beräknas projektet vara slutfört (för denna gång?)

– Det "bulliga" skall harmonera med linjerna på 60-talsmodellen, avslutar Berndt.

Vi väntar med spänning på slutresultatet och återkommer med ett "mini-test" i kommande nummer av Sonett-tidningen. 

Nog syns det väl att det är en Sonett – årsmodell 1988



Nytryck av reservdelskatalog och verkstadshandbok

Olle Wallén

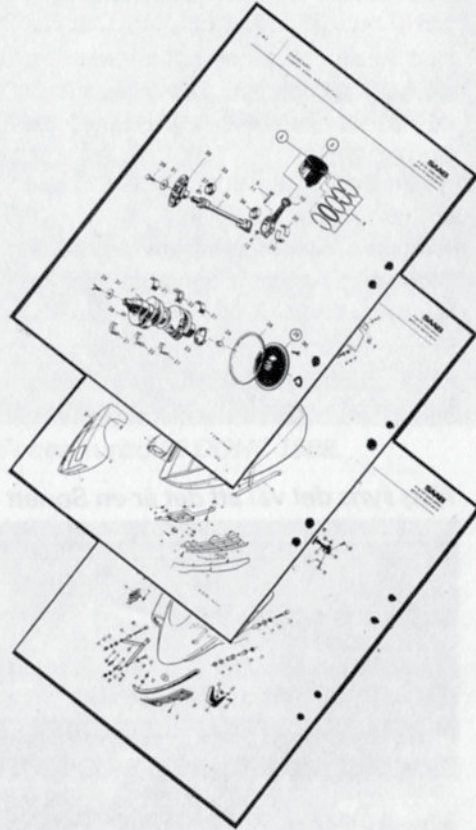
reservdelar

I samband med årsmötet i Nyköping togs frågan om reservdelskatalog och verkstadshandbok upp. För drygt fem år sedan gjordes ett nytryck av reservdelskatalogen och den upplagan är nu slut.

Saab-Scania kan nu erbjuda klubbens medlemmar att beställa följande (priserna inkl moms och frakt)

- A. Reservdelskatalog för Saab Sonett II, V4 och III
Språk: Engelska. Pris 100,—
- B. Verkstadshandbok Saab Sonett II och V4, som är ett komplement till den stora verkstadshandboken för Saab V4. Behandlar det som är speciellt för Sonett.
Språk: Svenska. Pris 80,—
- C. Verkstadshandbok Saab III. Har samma uppläggning som enl B.
Språk: Engelska, Pris 80,—.

För den som tvekar angående att A och C är skrivna på engelska så består A till största delen av sprängteckningar med reservdelsnummeranvisningar och är därmed lätt att hitta i (se ill.) I C beskrivs mera specifika arbetsmoment på engelska.



När du beställer var bussig använd bifogade förtryckta postgiroinbetalningskort.

Sista beställningsdag är den 2 maj. Vi räknar med att hinna med tryck och distribution under maj månad.

Använd medsänt inbetalningskort vid beställning



Er skribent



Jag heter Magnus Ekström och bor i Falkenberg på västkusten. Jag ansvarar för tidningens material tillsammans med "Mr Sonett" Bernt Eliasson. Som så många andra har jag jobbat i bakgrunden i klubben och inte figurerat offentligt i tidningen tidigare. Jag och mest min fru Malin Carlsson sköter medlemsregistreringen och skriver ut adressetiketterna till tidningen. Jag vet att det finns många duktiga och kunniga medlemmar i sonettklubben som inte vill skryta med sina kunskaper men jag vill att ni hör av er till mig.

Ring mig om vad det än gäller: Tips som frågor, och jag förmedlar det vidare.

Ring 0346-810 30 på dagtid eller 837 45 på kvällstid.

Jag tänker närmast göra några reportage om vanliga och ovanliga sonettbilar.



NYTT ÅR – NYA MEDLEMSAVGIFTER

Årsmötet beslutade, att vi ska bibehålla årsavgiften, 75,— för 1988.

Vi ber Er vänligen att betala in den på bifogade inbetalningskort.

Och Du, — gör oss den tjänsten att betala årsavgiften på en gång så har Du det gjort och Du besparar oss mycket besvär med påminnelser, dataändringar o s v.



Sommarens träffar



Hej! Än är tid att ladda batterierna inför säsongens träffar. Vårmötet blir förlagt till Visingsö den 28–29 maj, då vi sedan vanligt utser Vårens Sonett, blir det en 20-åring?

Visingsö har ett flygfält där Inger Wennberg hade planerat ställa ett eller flera flygplan till förfogande, tråkigt nog brann 9 st flygplan inne hos Wennbergs (Ingers P1800 också men inte Sonetten). Trots branden och vad den medförde ska Inger försöka ställa upp.

Vi kollar också priser och annat på ev övernattnings samt spisning. Närmare detaljer kommer på årsmötet.

I början på augusti jobbar jag med en träff i Skåne, ingenting är spikat ännu när det gäller aktiviteter o s v men det blir i krokarna av Kullabygden – Bjärehalvön. Lördagen den 6 aug är datumet.

Även i september blir det en träff i Stockholmstrakten ev med P1800-klubben. När det gäller datum har det inte fastställts ännu i skrivande stund. Själv ska jag ner i garaget nu och slipa rost (plastbilar rostar ju inte!) så min 20-åring kommer ut ur garaget i varje fall bättre än när jag körde in den. Väl mött i sommar hälsar

Anders Ogenstedt
Klubbmästare

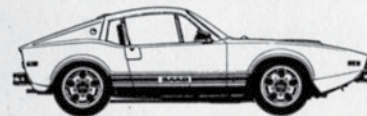


Det började så nätt med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning under 60-talet

På grund av platsbrist måste Carl-Åke Blomstrands sonett-historik utgå det här numret, men ha förtröstan Carl-Åkes intressanta historik fortsätter i nästa nummer.



SONETT som konstverk

Vill du att din Sonett ska bli ett konstverk hemma på väggen? Bernardo Valeria-Mascarenhas är designer. Han avbildar din Sonett efter fotografi i färg med proffsig "air-brush" (spray) teknik. En stor bild i formatet 70 x 100 cm kostar 2 000 kronor vilket inte är mycket med tanke på att det tar minst 50 timmar att göra en färdig bild. Originalets hållbarhet garanteras.

Magnus Ekström

Sonettidningen i färg

Som du förhoppningsvis redan sett är omslaget på tidningen i färg den här gången. Min tanke är att varje årgång får sin egen färg. Vi börjar lite diskret med en färg som heter sandbrun, så får framtiden utvisa vad kommande års färger skall bli. Färgen i sig gör väl inte tidningen bättre men det är ju roligt att förändra lite och sätta en egen prägel på den tidning man gör.

Berndt Eliasson

Maskinrenoverat frihjul!

reservdelar

För Er som är i behov av nytt frihjul. Jag har fått en finmekanisk verkstad att göra ett verktyg med vilket ett gammalt hjul fräses och poleras till "nystandard". För snabb hantering enligt utbytessystem sänder Du mig Ditt gamla frihjul och får ett

nytt med vändande post. Kostnad 400 kronor inkl frakt. Ta dock gärna kontakt med mig innan Du skickar Ditt frihjul så att Du kan få besked om leveranstid/pris står sig, speciellt om det är lång tid efter det att dessa rader skrivs.

Peer O Hilbig
Nämndemansgatan 6
171 66 SOLNA
Tfn 08/85 18 08

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.

SÄLJES

CLUB
SONETT
SWEDEN

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.

KÖPES

Klädsel för vänster dörr (ej hål för högtalare) och den svarta listen i överkant på dörrarna över klädseln både vänster och höger sida. Verkstadshandbok på svenska, allt till III-74 (Obs!, delarna bör även finnas på tidigare modeller)

Conny Rådesson
tfn 0550/272 20

KÖPES

Till Sonett II V4 strömbrytare för strålkastare, 2-steps med inbyggd dimmerfunktion.

Peer O Hilbig
Nämndemansgatan 6
171 66 SOLNA
Tfn 08/85 18 08

SÄLJES

Komplett omgång nya Girling gasdämpare 600,-.

Jan Johansson
Tfn 0485-54 242.

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

SÄLJES

Saab Sonett III kaross och instrumentpanel ej helt komplett, säljes till högstbjudande.

Ring Per-Olof Rosenkvist
tfn 046/ 46 261, kvällstid

SÄLJES

Saab Sonett V4 1968 ca 10-12000 mil. Nya bromsar runt om, färg röd, Helt i originalskick.

Tor Hagström
tfn 0760-830 75



det skrivs om oss och våra bilar



I Teknikens Värld nummer 23 från oktober 1987 är det ett tre sidors reportage i samband med Saabs 40 årsjubileum. Man har provkört en del av Saab museets bilar i Trollhättan, bl a den blå Saab Sonett I som får beröm för "att snabbt sticka iväg". Vidare finns en färgbild av en lång rad med Sonetter på museet. (Vad vi vet saknas dock ännu en Sonett II V4).

Uppenbarligen börjar tyskarna få upp ögonen för våra bilar: I tidningen "Markt für klassische Automobile und Motorräder" nummer 11 från november 1987 är det ett liknande reportage som i Teknikens Värld. Det handlar alltså om Saab-bilar under 40 år och bl a är det flera fina bilder på olika Sonetter, till exempel Sixten Sasons Catherina prototyp från 1964.

Den tyska tidningen Motor Klassik, nummer 1 från januari 1988 har även den i korthet utvecklingen från Saab 92 till Saab 9000. Man koncentrerar sig dock i första hand på Saab Sonett I från 1956

och dess historia, alltifrån idéstadiet, utvecklingen under Rolf Melde och till de återstående fem bilarnas vistelseort. Även här testas den blå Sonett I från Saabs museum och man är mycket imponerad av väghållning och acceleration, trots de 57,5 hk. Det är med ovilja som bilen lämnas tillbaka till Saabs museichef Pelle Rudh, som dock drar en suck av lättnad. Även Sonett II och III får sin beskärda del av historieberivningen.

– Det är roligt att gång efter annan få uppleva det intresse som våra bilar väcker i olika sammanhang, alltifrån det mer normala bildningsreportaget till det mer udda omnämmandet av en soffgrupp som Sonett. Vi vill gärna fortsätta att berätta under rubriken "Det skrivs om oss och våra bilar": Därför, fortsatt att skicka in material ni hittar till tidningen, så ska vi se till att det publiceras. För det insända materialet i detta nummer tackar vi Nevy Clark på Stenhamra och Jürgen Quetting i Dormund, Västtyskland.

Jan-David Skavén.

