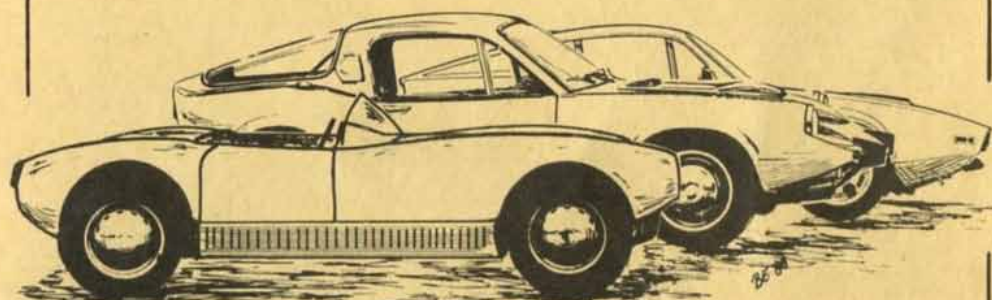


# CLUB SONETT SWEDEN



- Sommarens träffar
- Sonetthistorik
- Sonettköp i USA

**2**  
1988

## Från ordförandens skrivbord ...

Bäste medlem

Sommaren står för dörren och alla Sonettägare som har en rullande Sonett i garaget har påbörjat sitt putsande och fejdande. Visst är det roligt att visa upp sin "ögonsten" i ett fint skick; blankpolerad och motortvättad. Vi i styrelsen hoppas att du tar tillfället i akt och besöker så många trevliga möten som möjligt under sommaren.

Jag skulle gärna vilja ha några trevliga tävlings-tips ifrån dig som vi skulle kunna använda oss av i tidningen. Vi tror nämligen att en trevlig tävling alltid är populär speciellt som man kan vinna fina priser.

Ha en trevlig sommar!

*Thomas Clementson*

## kort sagt

Som ni ser bifogar vi med detta nummer Nordisk Evenemangskalender 1988, utgiven av Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF. Kalendern ger på ett överskådligt sätt information om de olika klubbarnas olika aktiviteter, inte bara i Sverige utan även i Norden. Här kan ni få bra tips till trevliga arrangemang som inte nödvändigtvis behöver vara våra egna träffar; det är vår förhoppning att sonetterna ska synas i de mest skiftande sammanhang!

Ni som beställt avgassystem till Era sonetter ska nu inte behöva vänta så länge till; de ska vara på gång för distribution till Er. Har ni ännu inte fått något och det börjar bli bråttom inför säsongpremiären, kontakta Ferrita direkt tfn 0221/180 70 så kan de ge närmare besked om leveranstid.

Vi håller på att titta lite på vilka nya produkter vi kan ta fram till våra klubbmedlemmar å la nyckelringar, märken, dekaler, pennor o s v givetvis med sonettanknytning. Det vi vill undvika är produkter typ tröjor, där vi plötsligt blir liggande med tjugotre stycken "large" eller något ditåt. Därför, har Du synpunkter på detta, har Du saknat någon artikel, hör av Dig till Jan-David Skavén, tfn 08/93 15 65 så kan Du påverka vår beställning!

**CLUB  
SONETT  
SWEDEN**

**Klubbens postgiro 35 87 30-0**

Försäkringskommitté

**Jan David Skavén**  
Vinhundsvägen 87  
123 62 Farsta  
08/93 15 65

**Alf Oldenburg**  
Södra Långgatan 34  
171 49 Solna  
08/83 70 73

**Johan Agrell**  
Arrendevägen 35  
163 59 Spånga  
08/760 51 86

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**

Klubben adress

c/o Per Alvestig  
Karlstorpsvägen 61  
461 53 Trollhättan

Tidningens adress

c/o Magnus Ekström  
Hamngatan 1 A  
311 00 Falkenberg

# Rapport från klubbmästarna

## Vårmetet

Angående vårmetet 28–29 maj på Visingsö.

I stora drag hade vi tänkt oss att vårmetet ska ha denna utformning:

Vi träffas på flygplatsen mellan kl 12–13 och förtär där en medhavd picknick, samt äter den traditionella Sonettärtan. Sålunda styrkta till kroppen ägnar vi oss sedan åt själen och tar en rejäl titt på varandras Sonetter samt röstar fram "Snyggaste Sonetten –88".

Litet motion hade vi också tänkt oss och den skaffar vi oss genom att delta i en minigolfturnering med trevliga sommarpriser.

Vi avslutar dagen med en superb middag på Strandgården.

Priset för denna middag är 175,- per person och det är väl använda pengar,

det kan vi garantera. Dryck betalas separat.

Vad alla måste tänka på är att var och en bokar sin egen bilplats på färjan och gör det genast för det är ont om plats och få turer. Tänk på att vi även måste boka returen. Tfn nr till båtbokningen är 0390/10 002.

Var och en som behöver övernattnings bokar även denna själv. Ring gärna till Gränna Turistbyrå för förslag. Tfn nr till Gränna Turistbyrå är 0390/10 315.

Sist men inte minst: Ring GENAST till Inger eller Anders och anmäl ert deltagande, för vi måste i vår tur höra av oss till div personer om deltagarantal.

Tefn nr Inger 08/73 91 805

Anders 08/71 64 587

Hoppas att vi ses på Visingsö

Inger Wennberg

## Påminnelse om medlemsavgift

Klubbens kassör Göran Sundin påpekar att det är hög tid att betala medlemsavgiften. Om du inte redan gjort detta – gör så här:

Fyll i ett grönt inbetalningskort på posten till postgirokonto nr 35 87 30–0 och betalningsmottagare

Club Sonett Seden, ditt namn och adress samt 75,- så får du medlemstidningen även i fortsättningen

# Specialförsäkring för samlarfordon

Jan-David Skavén

## försäkringsfrågor

Som ni ser bifogar vi även detta år den nya foldern från MHRF med information angående samlarbilsförsäkringen/hobbybilsförsäkringen. Några större nyheter är det inte; premierna har dock ändrats något, bl a är premien för en hel-försäkring per helår 378.00, vilket måste anses vara mycket förmånligt.

Som nämnts är det drygt trettio stycken i vår klubb som har denna försäkring för sin Sonett. Vi vill ånyo poängtera vikten av, att ni först kontaktar besiktningsmannen och får bilen besiktigad. Därefter tar ni besiktningsprotokollet, de nytagna färgkorten på bilens

alla sidor, motorrum och inredning samt "Ansökan om MHRF-försäkring" från den bifogade foldern och skickar allt komplett till någon medlem av klubbens försäkringskommitté; adress finner ni i tidningen. Efter godkännande från kommittén skickas allt vidare till MHRF för vidare behandling, bland annat arkivering av bilderna, innan slutligen Folk-sam få ansökan. Det kan låta krångligt men det har visat sig att det fungerar bra i praktiken. Enda nackdelen är möjligen, att det hela är något tidskrävande och de som har intresse av denna försäkring måste följaktligen vara ute i god tid för att försäkringen ska kunna börja den önskade tidpunkten. Har ni frågor är ni välkomna att kontakta besiktningsmännen eller försäkringskommittén.

## Information om medlemsregistret

Medlemsregistret i Club Sonett Sweden kan lagra en mängd uppgifter om våra bilar. Och var vi bor, telefonnr till både bostad och arbete med mera. I medlemsmatrikeln visas endast en del av dessa uppgifter av den enkla anledningen att det ska var överskådligt utan att ta allt för mycket utrymme i medlemstidningen.

Viktigast av allt är dock att din adress är riktig.

Kontrollera detta genom att studera adresetiketten på det kuvert du får medlemstidningen i. Om uppgifterna inte stämmer kan du skriva en rad till Jan-David Skavén.

Adressen finns på sidan 3 i tidningen.

## Färghandel med sonettillbehör

Thomas Lönnermo

Thomas Lönnermo, Vintrosa, utanför Örebro, är en av klubbens medlemmar som har hörsammat min vädjan om bidrag att fylla tidningens spalter med.

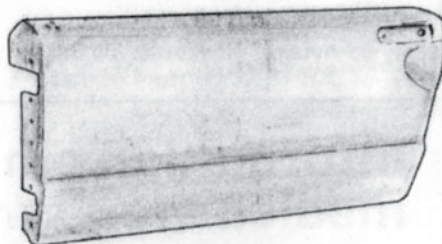
Tänk efter när du läst artikeln, förmodligen har även du upplevt någon liknande episod som du kan delge oss i kommande nummer av tidningen.

Här följer alltså Thomas egen berättelse från en färgaffär i Örebro.

BE

### reservdelar

För att ta det hela från början så inhandlade jag en Sonett III i februari förra året. Den var i vad man brukar säga "bruksskick", med andra ord en hel del små skavanker. Episoden som följer utspelade sig i en av Örebros färgaffärer dit jag åkt för att inhandla spackel. Medan jag stod och väntade på min tur att bli expidierad tittade jag runt i affärslokalen varvid min blick fastnade på en reklamskylt för billack. Jag gick lite närmare och tittade på skylten och såg att den gjorde reklam för Nordsjö billack. När jag stod där och tittade på skylten som hängde i taket, slog det mig att den verkade bekant. Jag gick ännu närmare



och, jovisst det var en dörrsida till en Sonett III som hängde där i taket. Det hör till saken att vänster dörrsida på min Sonett var i dålig kondition, och behövde bytas ut. Vilken sida tror Ni det var som hängde där i taket, jo vänster sida naturligtvis, snyggt lackad i en metalllicblå färg med silverränder. Killen bakom disken såg en aning konfunderad ut när min första fråga till honom

## Fototävling



Vi gör ett försök igen med en fototävling. Vi har haft det i det förflutna, och de bidrag som kom in var bra, men i ärlighetens namn inte speciellt många. Därför, fram med kameran, ta bilder på Din Sonett i olika sammanhang, kanske från semesterresan eller någon bilträff, eller från Din renovering. Du kan ta såväl dia som färgkort eller svartvita bilder och tanken är givetvis att i sinom tid publicera de bästa bilderna i tidningen. Berätta gärna var/när bilderna är tagna och självklart är det trevligt med en berättelse illustrerad med bilder.

Priser ja, lite beror det på antalet deltagare = konkurrensen. Vid större deltagarantal är första priset en Sommerset modell av Sonett II, annars t ex Björn Svallners bok om våra bilar. Sista anmälningssdag är den 30 september 1988 och Du kan skicka bilderna till vår sekreterare, Per Alvestig, Karlstorpsvägen 61, 461 53, Trollhättan.

var om jag fick köpa deras reklamskylt för billack. Efter att jag förklarat situationen förstod han dock att jag menade allvar, han berättade att dörrsidan tillhörde en av försäljarna på Nordsjö. Jag fick hans namn och telefonnummer och efter några samtal med honom fick jag köpa dörrsidan till ett bra pris. När jag sedan hämtade "reklamskylten" berättade expediten att han brukade låta kunder i affären gissa på vilken bil som dörrsidan tillhörde. Efter att ha talat

om att den var till en svensk bil så gick de flesta bet på uppgiften.

Dörrsidan sitter numera på min nyrenoverade Sonett där den ju gör större nytta än i taket på färgaffären. Denna lilla historia visar att man kan hitta delar till Sonetter på platser där man minst anar, så håll ögonen riktade i taket när Ni besöker en färgaffär nästa gång, vem vet Ni kanske hittar den del som saknas till Er sonett.



## Det började så nått med SONETT

*Carl-Åke Blomstrand*

Förman vid ASJ biltillverkning under 60-talet

Efter uppehåll i förra numret fortsätter här Carl-Åke att berätta om Sonett-tillverkningen i Arlöv. I tidigare avsnitt har vi läst om förberedelserna och arbetsförhållandena, här berättar Carl-Åke om själva tillverkningen av Sonetten och vilka problem som uppstod då den skulle sättas samman.

## Födslovåndor

Bekymren uppmärksammades inte i början. "Serietillverkningen" kom igång ganska långsamt. Inga ackordspriser var av naturliga skäl satta. Först måste de olika stationerna köras in och balanseras tidsmässigt. Det fanns med andra ord ingen uttalad tidspress den allra första tiden. Vi reflekterade därför inte så mycket över de uppdykande problemen. Det fanns relativt gott om tid att brottas med svårigheterna. Det blev annorlunda

när tidstudiekillarna kom in i bilden. Till att börja med upptäcktes att en del utskjutande detaljer på motorn tog i bottenplåten. Det var lätt åtgärdat genom att vi tog upp några små frigångshål i plåten. Vi hade ju också de tidigare nämnda problemen med dålig precision på en mängd plåt detaljer. Även detta rättades ju till så småningom. Tyvärr resulterade detta i att jag blev något impopulär i vissa kretsar. Min åsikt var dock att jag fanns där, inte

för att göra mig populär, utan för att hjälpa till att bygga en bra bil.

På ett tidigt stadium reagerade jag mot att kabelhävorna klammades fast med ganska klumpiga vita sk Thorsson-klammer av samma typ som byggnadselektriker använder sig av. Jag tyckte inte det såg särskilt bilmässigt ut. Det tog dessutom onödigt lång tid att montera dem. Då man på konstruktionskontoret undrade hur man då skulle fästa kabelhävorna, fick jag förklara att bilindustrin de sista 50 årtiondena häftat fast plåtstrimlor på lämpliga ställen. De böjdes enkelt om kablarna. Monteringen gick på så sätt mycket fortare. Detta utförande accepterades omgående. De första chassierna med denna "nykonstruktion" anlände så småningom från plåtverkstaden. Något hade emellertid gått snett. Alla plåtstrimlor satt inte riktigt där kablarna skulle gå fram. Antingen hade man inte fått några ritningar eller så tyckte man i vanlig ordning att det inte var så noga. Nåväl, även detta rättade till sig. Bakluckan, ack ja, denna mobbade lilla detalj. Den var ju inte stort mer än ett brevlådeinkast. Nu skall inte konstruktörerna lastas för detta. Det var faktiskt en nödlösning då man inte hann med konstruktionen av öppningsbar bakruta. Den kom ju långt senare. Problemet med bakluckan var att den var ganska vek och låstes med ett enkelt centralt vred. Det tog tid innan vi hittade en tättningslist som var tillräckligt tjock och mjuk så att den något så när höll tätt. Luckan bågade synbart när man stängde den och helt tät blev den väl aldrig. I början var det förskräckligt. Motorerna var ordentligt konserverade vid leveransen och innehöll ganska mycket

olja. Den oljan skulle ju någonstans ta vägen och det gjorde den. Den sögs rätt in i kupén via bakluckan om man försökte köra med bilen innan oljan förbrukats. Det blev rena Belsen-gaskammaren. Man kunde knappt skymta instrumenten. Problemet med "avgasinsuget" löstes i viss mån i samarbete med Saab. Jag återkommer till detta. En annan detalj, som inte vållades oss några direkta bekymmer men väl en del fnissande, var den lilla kullleden mellan växelförarens utgående axel och växelstängens från rattväxelspaken. Kullledens båda ändar är fixerade till växelföraren och växelstängens med cylindriska pinnar. Hålen i kullledens båda ändar måste sitta i en bestämd vinkel i förhållande till varandra för att växelspakens läge skall bli rätt i förhållande till växelföraren. Jag tappade räkningen på hur många kullleder med olika borringar vi fick från mekaniska verkstaden innan man lyckades träffa rätt. Jag minns inte att man gjorde något försök att mäta upp den rätta vinkeln mellan hålen. Jag fick intrycket att man provade sig fram. Kulllederna kostade ju inte så mycket. Nu skall i sanningens namn sägas att den relativt stora rörelsen från växelspaken resulterar i en mycket liten vridning på växelföraren. Hållplaceringen var följaktligen synnerligen delikat.

Jag har ännu kvar ett exemplar av en liten detalj som klart belyser bristen på förståelse för kvalitet från en del personer vid ASJ. Bakluckan stängdes ju med ett enkelt låsbart vred. Vredet med lås köptes färdigt. Av någon anledning köpte man dock inte låsarmen på insidan. Den tillverkades vid vår egen mekaniska verkstad. Armen tillverkades av plattstång ca 3 x 15 mm och 45 mm lång. I ena ändan

var ett fyrkanthål stansat för vridtappen. Andra änden var rundad och fasad. Som material hade man valt ett stångmaterial som av rostangreppen att döma legat utomhus i minst 10 år. Den efterföljande förzinkningen kunde inte dölja gravrostens härjningar.

Rundningen och fasningen hade åstadkommit för hand på en grov smärgel-skiva. Rundningen bestod inte av en utan minst fyra radier. Jag visade skräck-exemplaren för Björn och undrade om han tyckte vi skulle montera dem. Det tyckte han inte. De hamnade alla i skrotbågen utom det exemplar jag tog som souvenir om någon till äventyrs inte skulle tro mig.

Ett av de verkligen stora problemen var front- och bakrutorna. Det var svårt att få fram rutor i tid. De första rutorna tillverkades, om jag inte minns fel, i Belgien. De första bilarna fick förses med bakrutor av akrylglas (plexiglas). Av någon anledning passade rutorna väldigt dåligt. Karosserna var faktiskt en aning skeva, i varje fall om man jämförde dem med rutorna. För att få rutorna på plats var vi ibland tvungna att med domkraft "räta" upp karosserna. Det förvånade mig att rutorna inte hoppade ur sina lägen när domkraften togs bort. Spänningen måste ha varit ganska stor. Orsaken till skevheten hos karosserna diskuterades mycket. Det kunde finnas två orsaker. Antingen var "pluggen" som formen gjutits på skev från början, eller hade antingen formen eller karossen ändrat form av sin egen tyngd vid efterhärdningen. Det tar ett bra tag innan plasten blir helt genomhärdad. Den senare förklaringen är nog den troligaste. Mallarna till rutorna var enligt uppgift gjorda efter den ursprung-

liga pluggen. Följaktligen stämde de inte med den formförändrade karossen. Det förblev dock ett mysterium varför alla karosserna skevade åt samma håll. Var det möjligen formen som var boven i dramat. Jag föreslog gång på gång att man borde göra mallar efter en kaross som var ordentligt genomhärdad efter ugnslackering. Det tog tid innan man medgav att jag hade rätt. Sedan hade vi inga problem med glasmonteringen. Plasten vållade oss i början även ett annat problem. Tekniken att arbeta med glasfiberarmerad plast var på intet sätt ny, men kunde likväl vålla bekymmer p g a bristande erfarenhet.

För dem, som till äventyrs är helt oin- vigda i konsten att gjuta i glasfiberarmerad plast, kanske jag bör lämna en enkel beskrivning. Först tillverkas en modell av trä eller annat lämpligt material av föremålet i fråga den s k pluggen. På denna gjutes en form i glasfiberarmerad polyesterharts. Eventuellt lägger man in förstärkningar av trä eller aluminium för att förhindra vekhet och formförändringar hos formen. Formen är sedan efter justering, putsning och polering klar för gjutning av det tilltänkta föremålet. För att föremålet inte skall fastna för gott i formen, bestrykes denna med ett släppmedel, oftast bestående av vattenlöslig polyvinylalkohol. Man bygger nu upp föremålet, i detta fallet karossen, med flera lager glasfiber- väv som binds samman med polyesterharts. Denna är relativt tunnflytande och fyller väl ut alla håligheter. Man använder ett speciellt verktyg påminnande om en tallriksharv i miniatyr, för att "mangla" bort alla luftblåsor. Vad man i början missade, var att som första skikt lägga ett lager s k jellcoat. Detta är en förtjockad



*Testkörning av Sonetten på kurvig grusväg.*

polyesterharts som kan läggas på i ett par mm tjockt lager utan att rinna. Detta jellcoatlager förhindrar att man får glasfiberväv i ytskiktet och man har möjlighet att göra efterjustering genom slipning eller putsning. De första karosserna saknade detta skikt av jellcoat. Detta var troligen en av orsakerna till att det uppstod problem vid lackeringen. Vi upptäckte en mängd små kraterliknande porer i lacken. Vi blev aldrig helt säkra på orsaken, men min teori är att karosserna var alldeles för färska vid lackeringen. Lacktorkningen skedde i ugn. Vid den högre temperaturen skedde förmodligen en accelererad efterhärdning med gasbildning som följd. Gasen letade sig förmodligen ut mellan glasfibrerna och den mjuka lacken. Resultatet blev de små knappålsstora kratar-

na. Värmen i ugnen kan möjligen också ha mjuknat upp karosserna så att de av sin egen tyngd ändrade form och blev något skeva. Lackproblemen försvann sedan man börjat använda jellcoat, som antagligen stoppade gasvandringen till ytan. Man lät dessutom karosserna "mogna" en tid för att inte riskera att härdningen fortsatte efter lackeringen. Det här blev en liten utvikning, men kanske den kan vara till nytta för de Sonett-ägare, som behöver göra plastreparationer. Det bör kanske tilläggas att en del smådetaljer som baklucka och ventilationsöron var pressgjutna i en glasfiber/harts massa. Troligen användes även någon form av fyllnadsmedel i blandningen.

**fortsättning i nästa nummer.**



# Sonett III med en intressant historia.

Som ni säkert vet har en del av våra Sonetter en extra intressant bakgrund vad gäller tillkomsten; det finns en del udda bilar, som faktiskt skiljer sig från dem som kom av linan, även om man nu kanske tycker, att "sonetterna ser ju likadana ut".

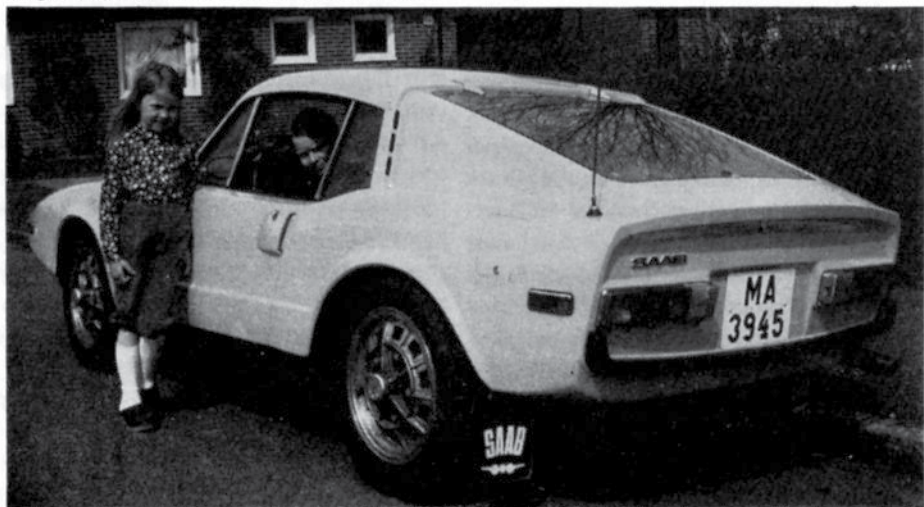
En av dessa udda bilar är Hans Regnérs Sonett III från 1970. Men innan vid låter Hans berätta om sin bil kan vi faktiskt berätta vad byggaren, Lennart Larsson, har att berätta om bilen.

## historik

Lennart var med i konstruktionsteamet för sonetterna i Arlöv och arbetade

bland annat med treans kaross och inte minst dörrarna, samt karossen contra chassit. Inom parentes kan vi också säga, att det är vår förhoppning, att Lennart ska skriva lite i vår klubbtidning om sina erfarenheter från konstruktionstiden av

*En tidig bild på Sonetten, notera tanklocket på sidan av bakskärmen och avgaspipan, samma som Sonett II.*



Sonett II och III. Det kan bli ett fint komplement till Carl-Åke Blomstrands artiklar, så vi ber att få återkomma med detta.

Nå, Lennart berättade att bilen faktiskt är byggd av överblivna delar hemma i hans garage . . . ! Chassit hade stått hos klädseltillverkaren Heinels och karossen kom direkt från karosstillverkaren, i övrigt byggdes bilen av diverse delar som blivit över vid produktionen, i vissa fall var det defekta delar som Lennart rättade till. Den skiljer sig lite grann från vad vi är vana vid.

På den tiden hade Lennart småbarn hemma och för att de skulle kunna åka med flyttade Lennart tanken, som är en Saab 95 tank, till platsen för reservhjulet. Tanklocket flyttades ner till sidan bak på bilen, under en lucka, vilket onekligen är snyggare men också en dyrare lösning än den som kom i pro-

duktion. Reservhjulet fick följaktligen inte plats . . . ! stället för tanken byggde Lennart in ett litet, men dock för småbarn användbart baksäte.

Bilen inregistrerades den 6 maj 1971 av Lennart med bilnummer ATF 545 och chassinummer 70LL01. Bilen var lackad av ANA i Malmö i en smörgul färg. För att få fram en bra finish lackades den fyra gånger gentemot produktionssonetternas två gånger. — Innan vi övergår till Hans Regnérs berättelse, ska vi kanske också nämna, att Lennart Larsson även byggde en annan Sonett hemma i sitt garage.

Som ni vet gjorde man framförallt för Sonett III en del krockprov i olika hastigheter, för att tillmötesgå de amerikanska säkerhetsbestämmelserna.

Bland annat gjorde man barriärprov i 50 kms hastighet. En av dessa krockade



Hans Regné vid Trollhättanmötet 1987.

Sonett III kom tillbaka till Arlövf från Trollhättan. Lennart fick ta hand om återstoden och byggde, återigen med överblivna delar, en Sonett två och en halv; den har en treas front och en tvåas bakdel. Då den inte är förlängd fick inte de små ventilationsrutorna bakom dörren plats. Vi hoppas i sinom tid även kunna göra ett reportage om denna udda bil, som ska "bo" i Lund nuförtiden.

Nå, tillbaka till Hans Regnérs bil och vi låter Hans själv berätta om den.

"Jag köpte bilen i Tommelilla i mars 1984. Jag såg då en dröm framför mig, men när jag fick hem bilen blev drömmen ganska mörk. Bilen var nybesiktigad och utan anmärkning, Självklart trodde jag allt var ok, men den var totalt slut och upprostaad, jag fick byta tröskellådor, laga rost i bottenplattan och innerskärmar och fäste till bärarmar med mera. Alla detaljer som gick att få tag på byttes från låskolvar till stötdämpare. Dessutom fick jag arbeta

mycket med elen, det var svårt med jordningarna. Sedan var det tid med helt ny klädsel och alla gummilister och delvis nya fönsterrutor och till sist hellackering".

Tilläggs kan, att bilen invändigt helt är klädd i rött läder, till och med instrumentbrådan och ger ett mycket sobert intryck, även om det nu inte följer originalet, men å andra sidan har ju detta aldrig varit en originalbil. Lacken är nu helvit, vilket står sig bra mot den röda inredningen. Att Hans gjort ett bra renoveringsarbete bevisas för övrigt av, att denna bil röstades fram som den finaste Sonetten av ca 30 stycken som deltog i SAABs jubileums-evenemang i Trollhättan i augusti 1987! De bilder som illustrerar denna artikel är dels från den tid som Lennart Larsson ägde bilen, dels nytagna från Hans Regné.

Nedtecknat av Jan-David Skavén

## Att köpa Sonett i Amerika

Av Mats Jonsson



### jag och min SONETT

När jag inför 18-årsdagen i slutet av 70-talet skulle köpa bil var valet ganska enkelt: Saab V4 förstas. Efter något år inköptes en gammal tvåtaktssaab, mest för att ha och leka med på vintern. Problemet med den var att den var alldeles för vanlig så därför inköptes omgående en gammal Saab Sport och efter ytterligare någon månad så utökades stallet av bara farten med en Saab Monte Carlo 850. I augusti 1984 arrangerade Svenska Saab-registret — där artikelförfattaren är sekreterare — en Saab-träff på Öland där en silvergrå tvåtakts-sonett deltog. Under rallyslingan hade jag den stora förmånen (?) att få åka i bilen bakom Sonetten och sniffa i blåroksmolnet. Denna händelse får nog anses vara själva smittotillfället. Frågan var: Var kan man köpa en tvåtakts-sonett? Många Saab-experters ruskade på huvudet och sade att en sådan inte går att hitta, åtminstone inte i Sverige ty de flesta exporterades till Amerika.

Sonett-projektet föll i glömska fram till sommaren 1986 då någon frågade mig om hur många av dessa bilar det kunde finnas kvar i landet. Detta visste

jag naturligtvis inte men det skulle vara kul att veta och därmed var jakten igång på allvar. Böcker, reklambroschyrer och fotografier finkammades i jakten på regnummer som senare kontrollerades i länsstyrelsernas arkiv. Mängder av personer på Saab som var med på den gamla goda tiden kontaktades och tipsen på bilar flöt in. Ganska snart visade det sig dock att det oftast var samma bil som dök upp men hos nya ägare. På det här viset lyckades jag spåra en del bilar men det kunde ju tänkas finnas fler så därför kontaktades en bekant som har tillgång till centrala bilregistrets dator och med hjälp av den — togs samtliga registrerade sonetter med ch nr 1—258 fram. Det var mestadels luckor i den nummerserien: Endast 18 bilar fanns registrerade i Sverige. Två av dessa togs hem av en privatperson för några år sedan när han var bosatt i Amerika. (000.169 och 000.216). Den sistnämnda var med i Nice i Frankrike när Saab hade den internationella visningen av den nya 9000 CD i januari —88). Den här undersökningen gjordes under våren 1987 och efter detta har det skett en hel del. En bil har tyvärr gått ur landet. Nr 000.011 exporterades till Japan under våren 1987 och några bilar har tagits



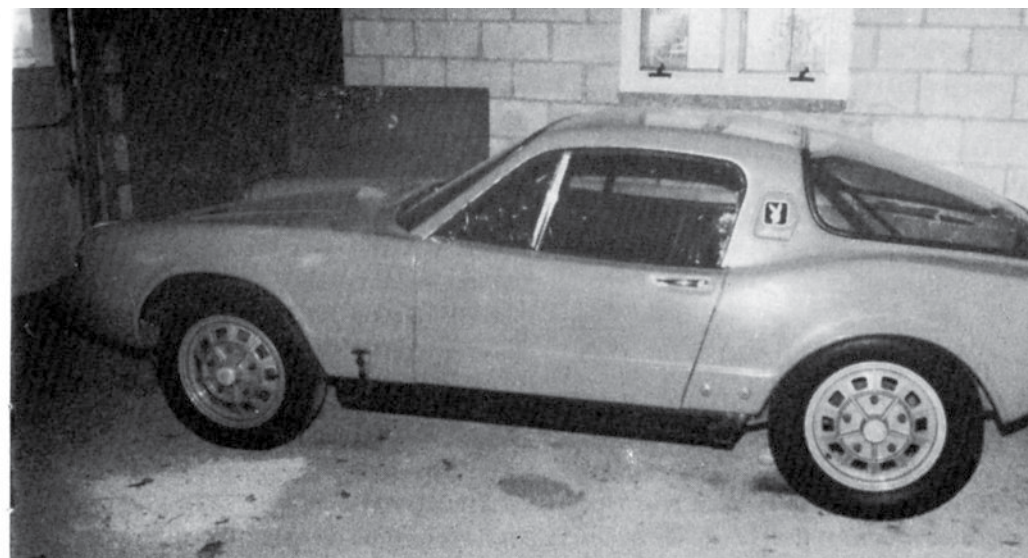
hem från Amerika. Nr 000.064 och 000.168 kom hem under hösten. Obe-kräftade uppgifter säger att ytterligare en bil skall ha korsat Atlanten och hamnat någonstans i väst- Sverige. Vad som däremot är säkert är att när detta skrivs (feb 88) så är åtminstone ytterligare två bilar på väg hem från Amerika. (Nr 000.158 och 000.205). Dessutom har det kommit hem ett antal av de andra Sonett-modellerna vilket gör att Sonett-floran ständigt ökar i Sverige och det är ju kul.

Nåväl, via den här listan så var det sedan ganska enkelt att få kontakt med de flesta av ägarna. Summan av kardedmumman visade att en bil var till salu och att ytterligare en ev var till salu. Efter att ha tittat på bilarna så drog jag slutsatsen att priset var för högt i förhållande till skicket i båda fallen och därför fortsatte jakten. I mars 1987 viskade en fågel att det skulle finnas en bil till salu i Schweiz och att den skulle vara i bra skick. Ryktet kontrollerades och bilen visade sig vara såld sedan tre veckor. Den hade gått endast 2800 mil och kördes endast in och ut ur garaget när detta skulle städas. Under samma tid så jagade jag även sonetter i Holland då ett rykte sagt att det skulle finnas ett par även där. Och så, i Holland finns det två stycken, endast två, och båda är importerade från Schweiz. Den ena 1984 och den andra 1986. Dessa bilar har chassinumren 000.033 och 000.048 och är båda i bra skick men tyvärr inte till salu. I juli 1987 sade en bekant, som är motorjournalist att han hade sett två stycken utanför Las Vegas där han hade firat sin födelsedag några veckor tidigare. Hans vänner kollade upp dessa men av-



rådde dock från köp. Samme man berättade att han hade sett en tvåtakts-sonett i Tijuana som ligger i Mexiko för något år sedan.

Hösten närmade sig med stormsteg och den tilltänkta sonettens plats i garaget stod fortfarande tom. Desperation. En dag i oktober, när jag mer eller mindre bestämt mig för att köpa den Sonett som var till salu uppe i Knivsta, kom det ett brev från Amerika innehållande en amerikansk Saab-tidning där det fanns två stycken 67:or till salu, en med chassinummer 000.125 och en med chassinummer 000.168. Jag ringde omgående ägaren till den förstnämnda som var bosatt i Oklahoma. Han berättade att en kille i Kalifornien köpt bilen osedd och skulle komma och hämta den kommande helg. Det här var nu ingen större överraskning eftersom tvåtakts-sonetterna numera är eftertraktade även i Amerika. Nåväl, jag ringde ägaren till den andra och blev upplyst om att bilen fanns kvar. Många hade ringt men tappat intresset när de fick veta att motorn hade ett stort hål i sidan. Ägaren som hette Joe berättade att han ägt bilen sedan 1977 och att motorn gått sönder 1979. Sedan dess hade han letat efter



*I ett garage i Amerika fanns den efterlängtrade Sonetten med chassinummer 000.168.*

en ny motor dock utan nämnvärd framgång och nu hade han gett upp.

Först trodde Joe att det var någon som skämtade med honom. Inte skulle väl någon ringa från Sverige och vilja köpa hans bil ??? Efter en stunds diskussion insåg han allvaret i det hela och lovade att försöka hjälpa till med hemtransporten. Synd att du inte ringde i våras för då hade du kunnat köpt min 72:a också, sade han. Den hade gått 7000 mil och var i fint skick och jag hade fått båda för 4500 dollar. Nu blev det tyvärr ingenting av med det eftersom den redan var såld och det var ju trots allt 67:an jag var mest intresserad utav. Joe lovade att hålla på bilen och tyckte att det skulle bli roligt att skicka bilen tvärs över Atlanten igen. "Det är ju inte man gör varje dag", sade han. Efter en vecka dök det upp kort på bilen som visade sig vara i "good

running condition" vilket med svenska mått innebär besiktningbart. Sprickor i plasten fanns och eftersom det var frågan om en östkustbil så saknade den inte rost i trösklarna heller. På pluskontot kunde man notera att den var komplett med undantag av den elektriska kylarfläkten samt tillhörande termotstatkontakt. När vi skulle lösa betalningsfrågan så blev det problem. Antingen var jag garanterad en bil och var inte garanterad några pengar eller vice versa. Banken kunde ha hjälpt oss men då hade det kostat runt 800 dollar vilket jag tyckte var i det saftigaste laget så därför knallade jag in på en resebyrå och köpte en 7-dagars resa till New York för 2 495,-. Detta passade mig utmärkt eftersom att jag skulle byta jobb i månadsskiftet november/december och ändå skulle vara ledig ett par veckor. Joe lovade att hämta



mig på Kennedyflygplatsen i New York och att jag skulle få bo hos hans familj. Han lovade också att fixa allt praktiskt runt transporten till båten vilket skulle komma att bespara mig en massa pengar.

7 dagar i Amerika. Hustrun såg lite hotfull ut när jag försökte övertyga henne om mina planer. Själv hade hon inte möjlighet att följa med men bilen ville hon ha hem för att få slut på mitt tjatande om "troliga sonetter" runt om i världen. Vad skulle jag göra 7 dagar i Amerika då? Jag kontaktade några släktingar i Nord Dakota och sedan besökte jag resebyrån igen, nu för att köpa biljetter till inrikesflyget i Amerika eftersom det är mycket billigare att göra i Sverige. Dagarna innan avresan den 20 november var långa. Äntligen kom dock avresedagen till slut och en flygtur på nästan 10 timmar följde. På flygplatsen i New York stod Joe med en skylt med mitt namn på. Vi hade ju inte sett varandra förut. Efter att ha klarat av hälsningsceremonin så begav vi oss till en Mc Donalds restaurang innan vi påbörjade 25-mila resan till Joes hemstad Emmaus i Pennsylvania. Vid framkomsten besiktigades bilen omgående av förklarliga skäl. Man kan ju inte gärna korsa

Atlanten och sedan gå och sova 25 meter från bilen utan att ha sett den. Nåväl, det var -5 grader inne i garaget så det första mötet blev inte så långvarigt. Följande dag, som var en lördag, ägnades åt att förbereda transporten till båten. Motorn lyftes i, en dollykärra hyrdes (ingen speciell hastighetsbegränsning på sådana i Amerika) och bilen lastades. På eftermiddagen dök Mr Pete Patson från Delawere Valley Saab Club upp. Mr Patson var i Sverige på Trollhätteträffen förra sommaren och hade massor med bilder därifrån och Saabträffar i Amerika att visa. Vad sägs om en fyrhjulsdriven Sonett III med Mazda motor?? Jag lovar att man nästan blir tårögd när man ser alla ombyggda och i våra svenska ögon vandaliserade sonetter



På måndagen skulle transporten till båten ske. Hamnen i New York var närmast men vi valde hamnen i Baltimore eftersom den är en småstad (1,2 milj innevånare) jämfört med New York (9 milj innevånare). Väl i Baltimore så hittade vi hamnområdet i Dundalk nästan omgående. Först fick vi passera en kontroll där vi erhölet en passernota. För att överhuvudtaget komma in på hamnområdet så var man tvungen att ha bilens (sonettens) TITLE (reg bevis) att visa upp. Väl innanför grindarna så blev vi prejade av två tullpoliser med skapliga solglasögon och gevär. Vi skulle tydligen ha stannat hos dem men det kände vi förstas inte till. Vi förstod det när vi

hörde sirenerna . . . . Joe förklarade att bilen var hans och att den skulle skickas till Sverige samt att jag var köparen. I Sverige hade man fått visa ID-handlingar, lämna personnummer och därefter berättat sin levnadshistoria för att göra tullpolisen nöjda. Här sade man bara "jaha"

Hamnområdet i Dundalk är enormt stort. Volvos område i Torslanda påminner mer om en Konsum-parkering i Norrland jämfört med detta. Tusentals bilar stod och väntade på transport ut på havet eller in i landet. Efter en hel del letande så hittade vi till sista ACL:s kontor. Efter 10 minuters pappersarbete var alla blanketter ifyllda och frakten till Göteborg var ordnad. Att jag dessutom var ett antal dollar fattigare spelade mig mindre roll vid detta i mitt tycke högtidliga tillfälle. Frakten kostade 330 dollar och i mitt fall tillkom 150 dollar eftersom att bilen inte kunde köras ombord men i efterhand så visade sig detta vara väl investerade pengar då man tyckt att det var för besvärligt att bogsera bilen ombord. Man hade rullat in den i en container och sedan lyft den ombord. Innan jag skildes från bilen så fick jag veta att den skulle anlända till Göteborg den 18 december.



Efter detta så följde 4 underbara dagar i Nord Dakotas svenskbygder innan man åter kunde kyssa moderjorden på Arlanda. Den 8 december kom det ett brev från ACL där man meddelade att bilen kommit med en annan båt som nu var på ingång till Göteborg och att bilen

var avhämtningsbar från den 11:e. Nu dök det första egentliga problemet upp: Det fanns ingen tid i tullen på den här sidan om julhelgen. (Man måste beställa tid där). Efter en massa tjatande så lyckades jag få en dubbelbokad tid till måndagen därpå vilket jag var ganska nöjd med.



Dagen D, som var den 14 december kom och hustrun och jag begav oss till Göteborg, utrustade med en släpkärra. Väl framme såg vi bilen från gatan mellan en Firebird och en Corvette. Med på samma båt hade det dessutom varit två Sonett III:or som tyvärr redan var avhämtade när vi anlände. När vi fått utlämningssedeln från ACL begav vi oss till tullen där det var kö av det större formatet. En man från Malungstrakten hade varit i Amerika och inhandlat 10 stycken Chevrolet Vans och var just i färd med att försöka övertyga tullen att det var frågan om privatimport. När man sedan inspekterade dessa fordon så hittade man en del tillbehör undangömda vilket fördröjde förtullningen ännu



mer. Svenska myndigheter är ju inte kända för att vara snabba med pappers-exercisen och Tullverket är sannerligen

inget undantag. Näväl efter att ha fått lättat rejält på plånboken ytterligare en gång så fick vi till sist bege oss till fordonsutlämningen. Efter en stunds diskussion om var bilen stod så enades vi till sist att det trots allt var den som stod alldeles utanför dörren. Man hävdade kategoriskt att bilar som inte gick att köra stod nere vid kajen och att denna inte var något undantag. "Vi gör inget i onödan så därför vet jag att den står vid kajen" sade mannen på andra sidan disken. En snabb inspektion av bilen innan lastningen visade att endast tanklocket försvunnit under Atlant-resan och det kunde jag väl överleva. När bilen var lastad sent på kvällen så återstod endast 40-mila resan hem till Katrineholm vilken avlöpte väl.

Sedan hemkomsten så har det naturligtvis blivit en del provsittningar i den men det lär ännu dröja en tid innan den kommer att vara i trafik. Jag har tänkt att plocka ner den och ge den en renoivering och innan den kan påbörjas måste jag färdigställa en Monte Carlo 850 så att jag kommer in i verksta'n. Så här efteråt har jag nästan en tomhetskänsla ty detektivarbetet är nästan det största nöjet vare sig det är en liten struntdetalj eller en hel bil man letar efter.

Men, men, jag kan ju alltid leta upp en till . . . Egentligen är det konstigt, hur enkelt det var. Ett telefonsamtal och bilen var min.

Tack Alexander Graham Bell för att du uppfann telefonen



Äntligen står den där, Saab Sonett 000.168 tvåtakt från 1967, utanför gara- get i Katrineholm.



## det skrivs om oss och våra bilar



**SAAB UTBYTSEDELJ**  
Saab Utbytesedel är ett sätt att bäst kontrollera nya och återanvända. Vissa designade bilmodeller har utbytesedel, bromsar, stötar, Axlar och de fabriksreparationsdelen som har arbetats på samma sätt som nya delar. Saab Utbytesedel finns på alla Saab bilar.

**DESIGNED BY SAAB**  
Också tillbehören är utvecklade för att passa in i detta homogena system och den kvalitetsnivån vi har för dem är samma som för bilarna. Det är enkelt att tillbehör som utfyller våra garantier. Designad by Saab är därför en kvalitetsförsäkring och en garanti för perfekt funktion och passform hos Saab. Utbytesedeln utgör ju en del av bilens totala kvalitet.

är dig som vill mäta själv finns praktiska reparationshandböcker att köpa i Saab Butiken. De är text- och bildriktiga, anpassade för gör-det-själv-arbete. I alla våra egne meststudier som grund, i utifrån avseningar med pedagogiska bilder beskrivs steg för steg hur du ska gå till väga.

**SAAB ORIGINALDELAR**  
Saab är en väl genomtänkt och högteknologisk kvalitetsbil, utvecklad som ett homogent system. För samtliga delar är konstruktions och utprovade att passa in och fungera i harmoni med varandra. Saab Originaldelar är därför de enda som är bra nog att använda till din Saab, de är samma delar som bilen ursprungligen består av.

Saab ger förstås ut en reservdels/tillbehörskatalog för 1988, "Saabkatalogen". Till vår glädje visar ett dubbeluppslag en mycket fin färgbild av en Sonett

II, tvåtaktare, där en dam "mekar" med lamporna. Verkligt trevligt, att denna katalog för nyare Saabar förgyller två helsidor med en Sonett. Det visar återigen att man även inom Saaborganisationen tycker det är roligt med våra bilar!

## det skrivs om oss och våra bilar

Svenska Dagbladet hade i samband med bilsalongen i Stockholm i mars en separat bilbilaga. Bland mycket annat kunde man läsa om modellbilar och det fanns även en fin färgbild på modellsonnetten från engelska Sommerville, en Saab Sonett II från 1967. Den kan bli köpt hos en affär i Stockholm som heter 1:43, där både gamla och nya modellbilar säljs.

Låt oss gå till konkurrenten Dagens Nyheter: I deras bilaga På Stan, från början av mars skrevs det bland andra evenemang även om den specialutställning som Tekniska museet i Stockholm har haft; "Fordon vi minns eller aldrig

sett". På hedersplats i utställningslokalen stod den vita Sonett I från Saabs museum i Trollhättan och det är också den som är på bild i DN. Kul!

Saab ger ut en tidning, Din Bil, som alla Saabägare i Sverige vilka har en Saab som är 10 år eller yngre får. Upplaga 300 000 exemplar, men trots det kanske ni inte får den, Sonetterna är ju inte purunga längre . . . Journalisten Lars-Göran Månsson, som gjorde en artikel om Berndt Eliassons bil i förra numret av vår klubbtidning har även skrivit om detta intressanta projekt i Din Bil. Artikeln illustreras dock inte bara med projektbilen utan även med Berndts tvåtaktare från 1966 och hans Sonett II V4 från 1968. Utan tvekan visar det vilket ökande intresse våra bilar röner.



# 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

Baklucka passande till Sonett II -V4.  
Ny eller i gott skick.  
Ring Mats Ekman  
tfn 0224-930 39.

### KÖPES

En eller två främre blinkers komb. parkeringsljus art nr 7409006 till Sonett II V4 1968, ny eller begagnad önskas köpa.  
Rune Eriksson  
Hemv. 10  
544 00 HJO  
tfn 0503-103 02

### KÖPES

Till Sonett II V4, 1968.  
Tätninglist till bagagelucka, tätninglist v. dörr.  
Helst nytt eller bra begagnat.  
Rune Eriksson, Hjo  
Tfn 0503-103 03

### KÖPES

Jag behöver 4 st snobbringar 15 tum org.  
2 st ex ljus Hella org. Detta till en Saab Monte Carlo 1965.  
Hans Regné  
Vikings väg 15  
288 00 VINSLÖV  
Tfn 044-800 32

# Sensommarträff vid sundets pärla, Helsingborg

Lördagen den <sup>6</sup>5 augusti 1988

Vi träffas på Drottninggatan (strandpromenaden) strax norr om hamnen innan Pålsjöbaden.

Under juli ska undertecknad rekognosera lite bland slott och koja men i huvudsak blir det en lätt färd genom Kullabygden med stopp och avstickare här och där. Kanske ett besök i Höganäs museum, ta ett dopp vid Ramsvik på Kullaberg, äta något i Arild, bese någon slottspark, köpa rökt fisk, blåsa mjällen ur håret uppe i Kullen fyr samt åka på kurviga vägar i skåne-landskap.

Ja, något av detta blir det nog och jag hoppas på god tur med vädret, en trevlig gemenskap, samt att vi blir många deltagare. För du kommer väl även om det kan finnas vissa kulturella inslag, inte sagt att det i Sonettklubben inte finns några andra är biltokiga, ähum, hur ska jag komma ur det här nu då?

Jo, vi slår ett litet slag för alla kulturer: bil, mat, konst, muséer o s v, så möt upp i folkdräkt 1988 !! Vi andra får väl komma i smoking, dåligt skämt åsido så avslutar vi årets möten med ett i Stockholms trakten, Dalarö den 4:e september. Jag vet inte hur många som varit på Tullmuséet eller bestigit Amerika-berget där släktingarna vinkade farväl till emigranterna etc, men vägen dit ut är ganska trevlig.

Till sist några ord om 1989 års möten.

Jag har en önskan om att förlägga vårmötet i t ex Dalarna, du som har någon idé eller förslag skriv eller ring mig om detta.

Väl mött 1988 !

Anders Ogenstedt

Solsandavägen 7

131 46 NACKA

Tfn 08/71 64 587