

CLUB SONETT SWEDEN



- Sportscar show
- Visingsöträffen
- Världens häftigaste saab

3
1988

Från ordförandens skrivbord ...

Bäste Sonettmedlem

Så har sommaren passerat revy. Jag hoppas att ni alla, som har haft möjlighet, har passat på att utnyttja er Sonett för trivsamma och trevliga resor.

Under sommaren, då vi andra var lediga, jobbade våra duktiga klubbmästare Anders och Inger med olika möten. Många kom, många såg och många var nöjda. Ett tack till Anders och Inger för arrangeringen.

Läget på "reservdelsansvarig" person är, trots olika uppslag och idéer, inte löst tillfredsställande. Jag önskar därför återigen få in olika förslag på detta problem. Skriv eller ring. Adressen följer här under.

Thomas Kliment
Karlbergsvägen 47 A 08-328260
II3 34 Stockholm

kort sagt



Saabia meddelar oss, att återbäringen tyvärr dröjt länge för Er som har Saabia-försäkringar. Det beror på interna administrativa förseningar hos dem, men håll ut, det kommer så småningom. Tycker ni att ni fått vänta för länge, kontakta Kerstin Segerberg hos Saabias kundtjänst, tfn 0155-490 11, så kanske hon kan hjälpa Er. Det är ingen idé att kontakta oss då det helt handläggs hos Saabia.

Morgan Albinsson hos Ferrita i Köping (tfn 0221-180 70) ber oss meddela, att han fortfarande har några rostfria avgassystem kvar, till både Sonett II och III. Han står för priset till 31 oktober 1988, så behöver Du ett men inte beställt än, gör slag i saken medan det finns några kvar! Priset var 2 800 kronor inklusive moms och frakt i Sverige.

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens postgiro 35 87 30-0

Försäkringskommitté

Jan David Skavén
Vinthundsvägen 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

Grattis Lasse!



Ingen har väl ungått se att "Mr Sonett" Lasse Lönndahl har fyllt 60 år, närmare bestämt den 19 augusti. Ingen veckotidning har väl missat den högtidsdagen. Tyvärr är ju inte Sonettbladet någon veckotidning så det här får bli en hyllning i efterhand, men bättre sent än aldrig.

Lasse är ju den person som gjort Sonetten känd bland allmänheten. Otaliga är väl de artiklar och bilder som varit införda i dags- och veckopressen på Lasse och Sonetten under åren, till glädje för reklamgubbarna på Saab men kanske mest för alla beundrarinnor.

Hur var det man sa, "den eviga tonårningen, svärmorsdrömmen" o s v. Kärt barn har många namn.

Lasse har under åren haft fyra Sonetter och har i dag en III:a 1974, inte



som bruksbil, nej då får en Saab 9000 duga, men Sonetten vädras då och då.

För att anknyta till omslagsbilden så är den tagen 1966 och visar Lasse med en av de första handbyggda bilarna ur 25-serien, alltså de som betecknades 1966 års modell. Den här bilen har chassinummer 016 och var mörkgrön.

Återigen grattis Lasse när du nu kommit upp i de övre tonåren, och hoppas vi får se dej någon gång i din Sonett på våra träffar.

Till sist ett litet konstaterande, tidens tand har härjat betydligt hårdare med Sonetten än med Lasse. Jag vet för Sonetten står i dag i mitt garage och väntar på renovering.

Berndt Eliasson

Grattis Rolf!



Helgen den 13–14 augusti arrangerades sports-car show på Mantorp Park av tidningen Teknikens Värld, med utställning av sportbilar och div tävlingar i olika bilklasser. Lördagen var avsedd för träning, medan söndagen ägnades åt träning och tävling.

Tio race skulle köras i varierande klasser, varav en heter roadsports B och där klassas Sonetten in.

Populärt skulle man kunna säga att roadsport är klassen där man kör med

sin gatbil. Det handlar alltså om besiktade standardsportvagnar i det utförande de rullar omkring på våra vägar, För att få lite ordning på klassindelningen har man en co-efficient kg per hk. Man

Rolf Carlsson med sin tävlingspreparerade sonett 1968. Lådan på huven är väl kanske inte så vacker men ett måste för att ge plats för de dubbla webberförgasarna.



kör i tre klasser inom roadsport. A-B-C. A gäller coefficienten 0-5,99 kg/hk. B har 6,00-8,99 kg/hk och C 9,00 och däröver.

En trogen och flitig deltagare i den klassen är Rolf Carlsson från Hallsberg. Och han gör det med den äran i kamp med Porsche, Alf Romeo, Lotus, Hult Healy o s v.

Under lördagens träning när det regnade och Rolf kunde utnyttja Sonettens framhjulsdraft var han snabbast, för att på söndagens träningspass sluta som tvåa endast några tiondelar efter en Hult med Ferarri-avgjuten kaross försedd med en Volvo B23-motor på 2,4 l och ca 250 hkr.

Alltnog söndagens tävlingar kördes i strålande solsken, till fördel för de motorstarkare bilarna, men framförallt till glädje för oss alla åskådare som fyllde läktarna denna dag.

Att starta snabbt med en framhjulsdreven bil är ju alltid svårt på grund av för mycket hjulspinn, men Rolf låg ändå på en 3-4:e plats in i första kurvan för att efter ytterligare några kurvor ha passerat alla utom Anders Lotsengård i sin volvomotorförsedda Hult. Men hör och häpna i slutet av första varvet var Rolf i ledning med sin Sonett, starkt!

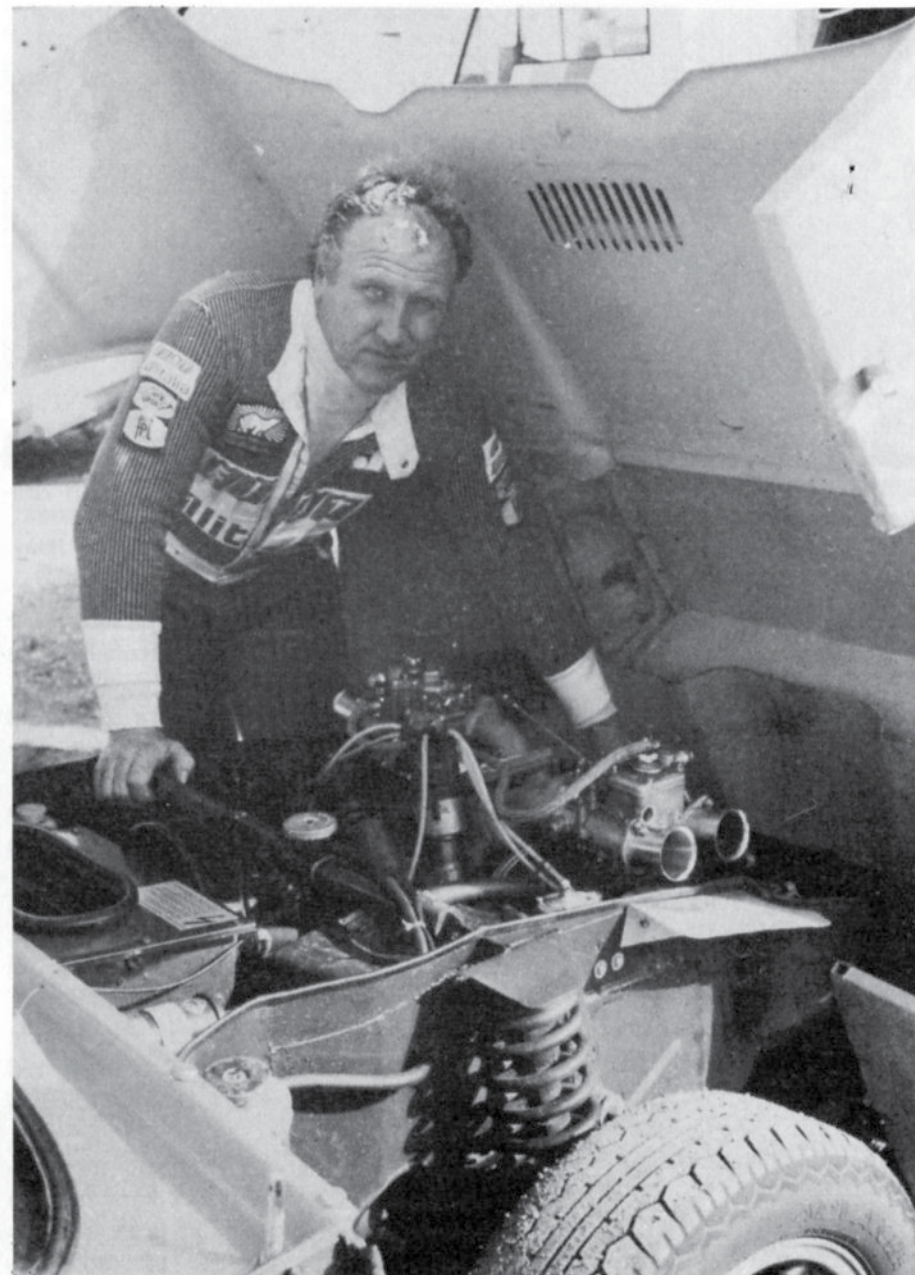
Men inte ens en förare som Rolf och en fint preparerad Sonett kan motstå övermakten, allra helst om de har nästan 100 hkr mer under huven.

I mål var Rolf ändå på en hedrande andra plats, grattis Rolf!

Men tro nu inte att det bara är att sätta en nummerlapp på dörren på din Sonett och vara med och tampas i toppen på banorna.

För det första är Rolf en mycket skicklig och erfaren förare, med många års erfarenhet från tävlingsbanor både

På väg upp genom startfället till en hedrande andraplats.



Rolf demonstrerar här den välpreparerade vinkelfyran med det imponerande förgasararrangemanget.



Förutom Rolfs sonett syntes även en något ombyggd sonett med 16-ventilmotor i Teknikens Världs "monter".

inom och utom landets gränser. För det andra han han en mycket fint preparerad Sonett.

Men vad döljer sig då under skalet på Rolfs bil. Först och främst är motorn modifierad till 1 815 cc med smidda kolvar, vassare cam, korsinsug med dubbla weber-45:or, specialbyggt avgas-system och bränslesystem samt hårdare och lägre motorfästen. Allt detta gör en motor som varvar 8000 v/m och lämnar ca 150 hkr.

Växellådan är tätstegad och försedd med diffspärr.

Rolf har monterat brons och teflonbussningar i hjulupphängningarna för att hjulen skall hålla sig på plats även då de utsätts för hårda påkänningar.

Fjädringen sköts bak av fjädrar från Saab 95 alltså betydligt hårdare än Sonettens. Fram sitter hårda rallyfjädrar, slutligen dämpas hjulens rörelser av specialstötdämpare för rallycross.

Den lilla originalstörtbågen har ersatts av en kraftig båge i stål som börjar allra längst bak i bagagerummet och täcker hela cupén fram till pedalerna.

Plexiglasrutor och mindre tank – 28 liter – gör sitt till för att hålla nere vikten.

Det hela rullar på Yokohama HFD 001-däck, och att det verkligen rullade kan den talrika publiken intyga.

Men du, varför får vi inte se fler Sonetter på de speciella parkeringsplatserna för sportvagnar som alltid ordnas vid dessa tävlingar.

Utöver Rolf Sonett sågs bara en till Sonett också detta en 68:a men försedd med 16 ventilsmotor och något ändrad kaross.

Återigen grattis Rolf och med förhoppningar om fortsatta framgångar på tävlingsbanorna och då med förhoppningsvis fler Sonetter på parkeringsplatsen.

Berndt Eliasson

Tredje gången gilt

Gunnar AlMBERG

Risken finns att denna artikel blir lite ego men sådana är ju vi lite till mans när det gäller våra ögonstenar.

När jag för drygt fyra år sedan var på väg hem till Sundsvall efter att ha köpt min Sonett III –74 i Helsingborg fanns tankarna på att man skulle ställa upp i någon träff med bilen efter att ha renoverat och lackerat om den.

Redan året efter fanns jag på plats i Nyköping där man anordnar tävlingen "Världens häftigaste Saab": Då fanns för första gången en klass med sportbilar, där kom jag trea i klassen.



När man sedan i fjol började att lägga tonvikten på att våra Sonetter skulle vara så nära original som möjligt så gick det steget bättre. Jag kom tvåa efter Torsten Åman och hans Sonett III –72.

Under vintern lämnade jag in mina originalföljar på en firma i Sundsvall; Si-

Torget i Nyköping var fyllt av åskådare och sonetter.



plast som är väldigt duktiga på att under ugnsvärme blåstra fälgar.

Sedan lägger man på ett plastlager som tillsammans med lacken ger ett utmärkt resultat och skydd.

Det var det sista som återstod för att min bil skulle vara i originalskick.

Pelle Rudh från Saab Museét i Trollhättan såg ganska nöjd ut när han gick runt och bedömde de 10-talet Sonetter som fanns på plats i Nyköping för att slåss om de åtråvärda priserna.

När det var dags för prisutdelning ropades tre namn upp och jag fanns bland dem.

För spänningens skull så började man med tredje priset som gick till Thomas Lönnermo, Vintrosa Sonett III -72.

Två prisbelönta och nöjda sonettägare, prydda i Bilsportkepsar, intervjuas här på scenen vid prisutdelningen. Till vänster Gunnar Almberg till höger Bendt Eliasson.



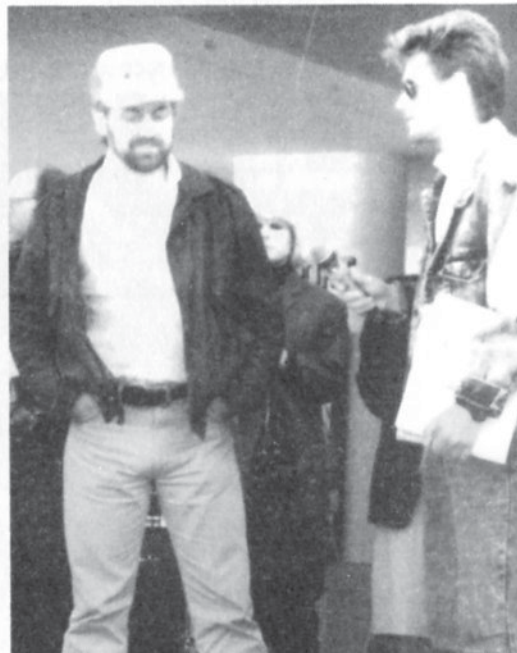
När sedan Malin Åmans (dotter till Torsten) namn ropades ut som tvåa så kändes det riktigt bra. Tredje gången gillt och med en fin pokal och en större bilstereo lämnade vi ett vårligt Nyköping och strävade hem de 60 milen till Sundsvall.

Nästa år i juni är det åter dags för ett möte i Saabs hemstad Nyköping.

Nu fanns det flera förstapristagare med vårt fina bilmärke.

Berndt Eliasson, Odensbacken fick ett förstapris för sitt enorma jobb med att ha byggt upp en ny Sonett av skrot-högen som han köpte för en tid sedan.

Lacken hade nästan inte torkat på den 16-ventilers drivna sportbilen som drog många blickar till sig.



Visingsöträffen

Jan-David Skavén



Visingsö, världens sonettätaste ö den 28 maj 1988!

vårmötet

Vårt traditionella vårmöte hade vi i år på en ovanlig, men mycket charmig plats, Visingsö. Att ta sig dit kan visserligen vara lite knepigt, det gör förvisso färjor men de är ofta fullbokade på våren och sommaren. Trots det var det 11 Sonetter som tog sig över. Förresten visade det sig att färjan inte var det enda sättet att ta sig över Vättern; vår klubb-

mästare Inger Wennberg med make Claes tog sig dit med sitt nyinköpta sportflygplan! Det var också på flygfältet vi skulle träffas, för att stärka oss med medhavd picnic.

Sedan var det som vanligt röstning om "Den finaste Sonetten, vårmötet 1988"; mer om detta senare i artikeln.

Bland de bilar som kommit kan bli nämna Mark Sjölin's Sonett två och en halv. Det blir en separat artikel om den bilen, men nämna kan att inte bara bilen var ovanlig, efter den hängde en SAABO husvagn! "Vilket ekipage", som Anders Gernandt hade sagt om det gällt en häst . . .! Vidare fanns Hans Eklunds

Vad döljer sig under huven? Jo en turbomatad V-4 motor, snyggt installerad av ägaren Hans Eklund.





Mysig stämning bland sonettägare på restaurang Strandgården.

mycket ombyggda Sonett II V4, som i år förärats en turbo, förutom en ny lack. Jonny Johansson från Trollhättan hade fått sitt projekt, en starkt modifierad Sonett III klar, och tanken är, att det så småningom även ska bli en separat artikel om den bilen.

Nå, vid tvåtiden fick alla deltagarna en mycket givande information om ön av en guide, som hörde till de 750 bofasta personerna på ön. Därefter åkte vi runt själva på Visingsö, som är minst sagt behändig; 14 km lång och som bredast 3 km! Trots de ringa måtten fanns mycket att se och göra: Flyguppstigning med Claes; Brahekyrkan med Ebba Brahes brudkrona; Örtagården med många ört- och medicinalväxter; remmalagen (hästdragna turistikärror); Näs slottsruin, Visingsborgs slottsruin; Kumlaby kyrka med en fin observationsplats i tornet samt sist men inte minst, konstnären Olle Kranz (81) livsverk. Han samlat ett antal 1700–1800–1900 tals hus och fyllt

dem med sina konstverk. Inte minst templet, en byggnad i antik stil med pelare är ovanlig. Att han dessutom var bilintresserad och hade två fina femtiotals Volvo PV och en Adler från 1936 i trädgården gjorde inte saken sämre.

Vid femtiden var det dags för prisutdelning i omröstningen om den finaste Sonetten vårträffen 1988. Egentligen borde någon annan skriva dessa rader, men ok då, jag (Jan-David Skavén) vann med sin Sonett II V4, vilket verkligen glädde mig. Tvåa var Hans Eklund med sin Sonett II V4 och trea Jonny Johansson, Sonett III.

På kvällen träffades vi och avnjöt en god middag på restaurang Strandgården, som gjorde skäl för namnet, man satt bokstavligen över vattnet! En del åkte hem på kvällen, medan andra campade/tältade.

— En annorlunda dag med kanonväder var över och vi tackar våra klubbmästare Inger Wennberg och Anders Ogenstedt för denna lyckade träff!



Vårträffens snyggaste!

Skånsk sonettrenovering



Kennet Nilsson, Håstenslöv i Skåne, redogör här för renoveringen av sin Sonett tvåtakt 1966 med chassinummer 15.

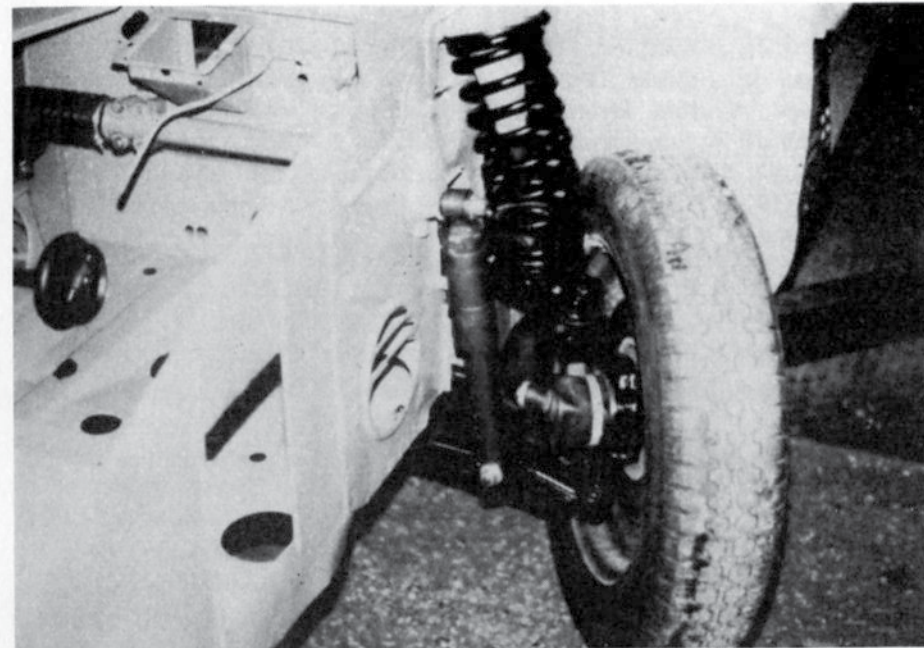
Kennet är en sann saabentusiast med många saabar i sitt garage.

Bilden visar Kennet med pokal och Sonett efter korandet av vårens snyggaste Sonett i Ånnaboda 1986.

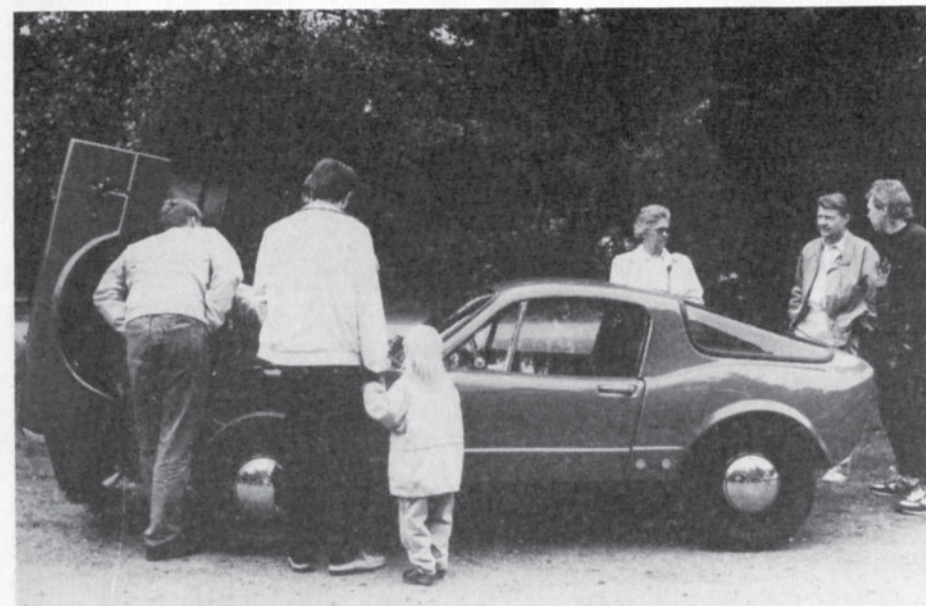
jag och min SONETT

Mitt intresse för att äga en sonett har väl funnits sedan bilarna var nya. Jag har jobbat dagligen med bilar sedan 1962

och har egen firma sedan 1973, så jag har sett åtskilliga Saabar. I början av sjuttioalet blev jag erbjuden en Sonett II -68 men kontanterna saknades. Det dröjde ända till 1982, då ringde plötsligt en kompis en dag och frågade om jag var intresserad av att köpa en Sonett. Då blev jag mycket intresserad direkt och frågade vad det var för årsmodell,



Ovan: Den färdigrenoverade framvagnen på plats. Nedan: En tvåtaktsonett drar många blickar till sig.



svaret blev en gul "63:a". Efter en tid blev det en titt på åket som mycket riktigt var gul och i ganska risigt skick men komplett, förutom främre golvmatta och en del av luftrenaren. Bilen var en 66:a och chassinr: 000 015 avställd sedan 1974. Första besöket resulterade i att vi fick igång motorn efter några försök. Efter ännu ett besök blev det affär, 16 000 kr, skiftande ägare och åket lastades och jag stolt åkte hem med rariteten.

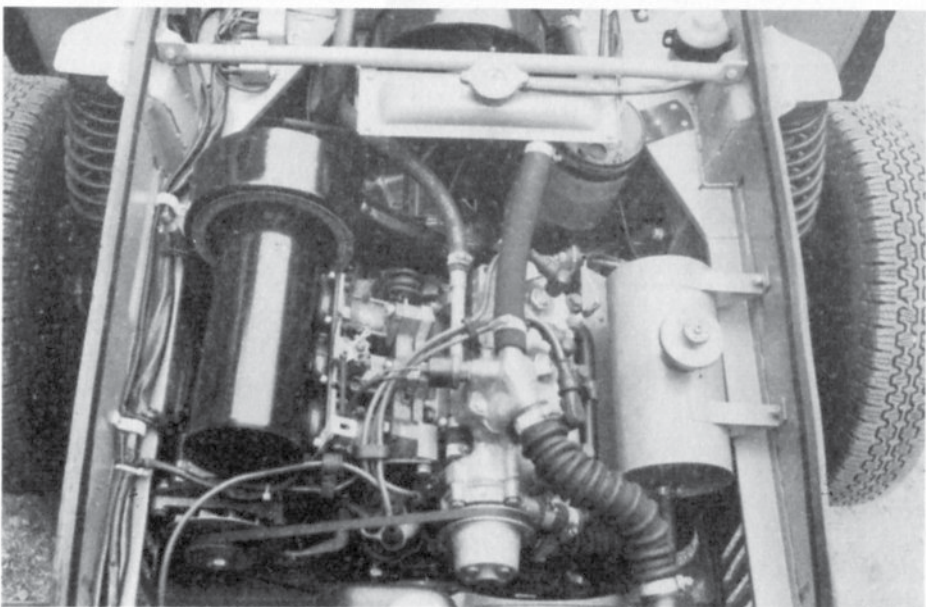
Sedan började arbete med att plocka isär bilen totalt. Därefter fick jag blästrat chassit och övriga delar i metall, rostlagning av chassit och därefter lackering och rostskydd i hålrummen. När chassit var klart gjorde jag iordning alla delar till framvagn, bakaxel och bromsar. Dessa delar lackades och monterades. Därefter lämnades karosdelarna till lack. Efter montering av kaross-

delarna stod jag inför det stora problemet inredningen. Jag gick och funderade en tid över detta problem, men så en dag fick jag en idé att ringa till sadelmakarna i Malmö. Jag kollade i telefonkatalogen och började med den första som var Bloms sadelmakeri. Det blev bingo direkt eftersom firman hade gjort inredningen till de 50 första bilarna. Firman hade kvar mallarna till klädseldelarna, och tillverkade nya delar och gjorde ett nytt innertak. Efter att inredningen var klar monterades motor och växellåda som var i mycket fint skick.

Jag höll på att renovera i ca 2 år och det var det värt tycker jag när man ser resultatet och när man sitter bakom ratten och hör tvåtaktsljudet.

Som pricken över "iet" var ju när jag fick första priset i Örebro 1986 för finaste vårsonetten.

Hälsningar Kenneth Nilsson



Sällsam samling sonetter synade Skåne



Idel glada miner i Skåne. Från vänster Claes och Inger Wennberg, Anders Ogenstedt och Per Alvestig.

Jag tog nattåget till Helsingborg för att hålla i vårt klubbmöte i Kullabygden. Efter en kopp kaffe och en smörgås på Helsingborgs Central var klockan 8, alltså 3 timmar till vi skulle träffas vid Pål-sjöbaden, vad göra?

Jag gick omkring och tittade och besökte Turistbyrån för att höra om öppettider för Krapperups Konsthall. Efter att ha kollat att det var öppet under helgen, så gick jag långsamt ut mot

Pål-sjöbaden. Då såg jag molnen torna upp sig under det att den kyliga vinden fick mig att börja undra vad jag kanske ställt till med.

Vad skall vi göra om det blir väldigt dåligt väder? Jag blev dock lugnad av ditresta skåningar som sa: Det blåser över! När klockan var cirka 11.20 så frös vi väl alla, så vi beslöt att åka långsamt mot Domsten där vi kunde hitta något lä samt beundra de otro-



Sonettparkering framför Hamnkrogen i Viken.

ligt fina Sonetter som hade mött upp, cirka 15 stycken. Då kunde kanske även några efterslänrare dyka upp, eller hur, Per Alvestig?! En viss hunger hade infunnit sig och frågan var, vem kan ta emot cirka 30 matgäster en lördag utan förbeställning?

Svaret blev Hamnkrogen i Viken där vi även kunde ställa upp alla Sonetter bredvid varandra!

Efter en god lunch bar det av mot Kullaberg. Strax efter avtagsvägen till Lerhamn ligger slottet Krapperup som en gång i världen

hade ägor som sträckte sig långt ner mot Helsingborg. Tidigare under sommaren försökte jag få en guidning i slottet, men det visade sig, att de endast visade det för hembygdsföreningar och arkitektstuderande, vilket vi ju inte var.

Alors, vädret var nu sådant, att en tur i parken eller konsthallen lät bra. Sedan var det bara att ta i den låsta dörren till konstens Mecka...! På turistbyrån i Helsingborg hade de kunnat upplysa mig om att den öppnades först klockan 16.00.

I fortsatt kortege gick så turen upp mot Kullaberg där norra Europas storkaste fyr står. Jag har för mig, att lampan kan lysa omkring 80 distansminuter; utanför Halmstad vet jag, att den nästan bländar en under mörker. I från Kullen tog vi oss sedan till slutpunkten för vår lördagsutflykt; kaffe och kakor hos Flickorna Lundgren där vi under glatt språkande satt i kvällssolen. Då klockan började lida mot halvsju så

kändes det i varje fall för mig som ett trevligt slut på en trevlig dag med trevliga och intressanta människor, bland annat Lennart Larsson som i kommande nummer av klubbtidningen ska berätta om sitt deltagande i konstruktionen av våra bilar.

Stort tack till alla som kom och ett extra tack till Claes och Inger Wennberg, som jag fick åka med då min egen Sonett inte lär rulla förrän till våren 1989.

Anders Ogenstedt
Klubbmästare



Det började så nått med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning
under 60-talet

Här följer fortsättningen på Carl-Åke Blomstrands artikel från sonetttillverkningen i Arlöv

Vi kastar oss med friskt mod åter över födslovänderna. Som jag tidigare nämnt, var vår förrädsman inte specialist på gängor. Sonetten är ju begåvad med både tum- och millimetersystem. En liten historia om vad detta kunde ställa till med, bör bevaras åt eftervärlden. Förrädsmanen hade vid ett tillfälle i hastigt mod lagt 1/2-tums muttrar i samma bing som M-12 muttrar. De såg ju ganska lika ut med samma nyckelvidd. En vacker dag hamnade dessa förargliga 1/2 tumsmuttrar i det monteringsfack som var avsett för M12 till främre hjulupphängningen. Intet ont anande placerade montören en felaktig mutter i den pneumatiska skruvdragaren och gängade fast muttern. Han fick "full mutter", sen var det stopp. I tron att det var en tillfällighet, tog han en ny mutter och fick samma resultat. Då insåg han att något var på tok och kallade på mig. Jag såg ju genast både på gängorna i övriga muttrar och på märkningen att det var fel sort. De fastkärnade muttrarna

gick inte att få bort. Det var bara att borra bort skruvarna och svetsa in nya. Efter den betan hade vi inga fler gängförväxlingar.

Ett efter ett löste sig problemen och vi fick faktiskt monteringen att flyta ganska skapligt. Tidstudiekillarna fick ordning på ackorden. Naturligtvis gnydde montörerna över för låga priser, men det hörde ju till. Det ledde dock aldrig till att de slarvade med arbetet. Jag måste erkänna att de visade en god portion yrkesstolthet.

Så började då förserien rulla av bandet på allvar med det antal som var beräknat nämligen tre bilar om dagen. Vi började känna oss ganska nöjda. Det skulle vi inte ha gjort. Saab sade plötsligt STOPP! Nu får ni sluta med att köra med en tråd i röret. Det kom som en kalldusch. Våra fina Sonetter, sammansatta med all den kärlek en verklig bilälskare kan åstadkomma. Jag vet inte vad det var som utlöste Saabs reaktion. Förmodligen hade vi inte riktigt lyckas nå upp till Saabs



Erik Carlsson med en tvåtaktsonett årsmodell 1967.

kvalitetskrav. Saab meddelade att man inte godkände ett enda exemplar förrän en av dem utsänd politruk godkänt såväl ritningar som presenterat utförande enligt denna ritning. Det gällde en mängd smådetaljer. Nåväl, politruk var elakt sagt. Från Saab anlände en mycket ambitiös och helt omutligt kontrollingenjör vid namn Stabeck. Under ca en månads tid stoppades all montering tills att ing Stabeck sett ritningar på alla detaljer och deras placering i bilen och sett detaljerna monterade på ett exemplar av Sonetten. Skam till sägandes fattades en hel del ritningar. Jag tyckte faktiskt synd om Gran och hans grabbar på ritkontoret. De satt väldigt illa till, egentligen utan förskyllan. De gjorde sitt bästa, men tidsmarginalerna hade varit för små. Jag hade en bestämd känsla av att leddningen inte var särskilt förtjust av Stabecks närvaro, men det vidgade nog deras syn på kvalite. Vi hade bara att rätta oss efter den allsmäktigen. En av Stabecks uppgifter var att hjälpa oss med avgasproblemet. Han gjorde åtskilliga provturer för att mäta CO-halten i kupén. Till att börja med var den nog obehagligt hög. Så småningom kom vi underfund med hur

den sista stumpen av avgasröret skulle vara riktad för att avgaserna inte skulle sugas in i kupén via eventuella läckor vid bagageluckan. Det krävdes bara en viss bestämd vinkling av rörets sista tio centimetrar.

Så småningom ansåg sig Stabeck kunna godkänna fortsatt seietillverkning och allt var frid och fröjd. Säg dock den glädje som varar beständigt. Saab hade beslutat att vi skulle gå över till V4 motorer av samma typ som hade börjat användas i deras standardbilar. Fr o m chassinummer 259 skulle det vara V4. En del bilar efter 259 hade redan färdigställts med tvåtaktsmotorer. På dessa fick vi byta motorer och göra en del andra nödvändiga modifieringar. Vi fick bl a nya framfjädrar pga V4:ans större vikt. Inmonteringen av V4:an vållade en del nya problem. Det var inte bara bulan på motorhuven. Såväl i bottenplåten som i brandskottet tog det emot. Pga motorns gummiupphängning krävdes ganska mycket luft mellan motor och omgivande plåtar. Speciellt vid kraftig acceleration flyttade motorn sig både i sid- och längsled. Vi fick knacka bucklor och ta upp frigångshål på flera ställen.

forts sid 24

det skrivs om oss och våra bilar



Från vår flitiga bidragsgivare Jürgen Quetting i Västtyskland har vi fått en artikel i tidningen Markt, som kanske inte är purung längre, från 1985, men då vi inte omnämnt det tidigare ska vi ändå göra det här: Den heter "Schweden-happen, die Story von SAAB Sonett". Som sig bör handlar inledningen om Rolf Melldes och andras insatser för att få fram Sonett I; bland annat nämner man att det i USA kom ut prospekt som utlovar såväl en serieproduktion av Sonett I såväl som en tävlingsversion! Sedan går den för oss välkända historien vidare via Sixten Sasons Catherina till Björn Karlströms prototyp. Journalisten, Dieter GÜnter, beskriver sedan de modifieringar som gjordes innan Sonett II blev klar, hur det utvecklades till Sonett II V4 och sist Sonett III. Även de tekniska detaljerna återges med sedvanlig tysk grundlighet . . .

— Av Ingemar Udén, Göteborg, har vi fått ännu ett tyskt bidrag, från nummer 22, 1987 av "Auto Motor und Sport". Artikelnen handlar helt om Sonett I, både historien bakom och tekniken, men även om känslan att köra den och den

naturupplevelse man får när fartvinden sveper över den låga vindrutan!

— Vår kollega Bakrutan, klubbtidning för Svenska Saabregistret, hedrar våra bilar med att på framsidan av nummer 2, 1988 återge en annons för en tvåtaktssonett från ANA NYTT. Kull!

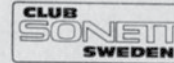
— Teknikens Värld nummer 16 av den 20 juli 1988 pryds delvis på framsidan av Berndt Eliassons SAAB Sonett 16 V. Inuti tidningen är den en fyra sidor lång, snyggt illustrerad artikel om Bernts projektbil. Teknikens Värld kallar Berndt "Odensbackens Bertone", inte illa . . .! Självklart handlar artikeln om hur bilen har renoverats från att ha varit totalkvaddad till sitt nuvarande utseende, som faktiskt anknyter till Sixten Sasons Catherina; båda har targatak. Allt går igen!

Slutligen kan jag inte låta bli att nämna, att postorderföretaget Ellos har en lampserie som heter, ja ni kan säkert gissa . . .

Tack för bidragen, hör av Er till mig med ytterligare artiklar!

Jan-David Skavén

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

Två stycken begagnade, men mycket bra främre blinkerslampor Lukas 1632 för Sonett. Pris 300 kronor för båda.

Rune Eriksson, tfn 0503-103 02

Kompl omgång nya Girling gastrycksstötdämpare. Pris 600,-.
4 st 4,5" plåtfälgar 68-71.

Jan Johansson, tfn 0485-542 42.

Söker Du sonettdelar, men kan inte få fram nya, vare sig i Sverige eller USA?

Jag kanske kan hjälpa Dig att få fram begagnade delar. Hör av Dig till mig med Din förfrågan! Ett vykort räcker, men glöm ej namn och adress.

Björn S Collin
14977 SOUTHMERE PLACE
SYRRGY B.C.
V4A 6 P 8 KANADA

KÖPES

Kylargrill och blinkersglas fram till Sonett III -72.

Wolfgang Huebner
Universität Karlsruhe
Englerstrasse 7
Postf 6980
7500 KARLSRUHE 1
VÄSTTYSKLAND

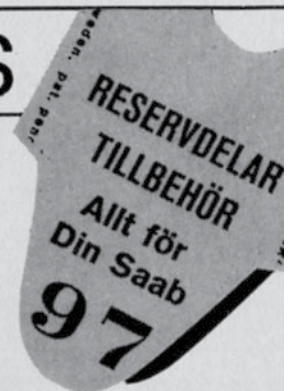
Till Saab Sonett V4 1968: Grill
Lars Einar
Tfn 0155/333 21

Luftrenare till Sonett II V4.

Jan Johansson
Tfn 0660-650 81

Fläktmotor, bagagelucka samt dörrklädsel Saab Sonett -68. Om du inte har till salu kanske du kan tipsa mej om någon som har?

Michael Petersson
Tfn 013-15 77 33 hem
013-28 32 14 arb



forts från sid 21

Även V4-problemen löste sig och den nya modellen kunde börja rulla av bandet.

Provkörning

Under de ca två åren jag var med i Sonettbyggandet, släpptes inga bilar från företaget utan att först ha provkörts. Det var inte bara en uppstartning och en runda på fabriksområdet. Vi hade en provrunda som omfattade de flesta typer av vägbeläggningar. Jag gjorde själv åtskilliga testrundor, så jag minns mycket väl hela rundan. Totala vägsträckan bör ha varit mellan 3 till 4 mil. Efter utfarten från ASJ körde vi ut till gamla västkustvägen mot Lomma. Strax innan Lomma svängde vi höger in på en smal krokig grusväg till Alnarp, vidare genom Alnarp på asfalt och genom Åkarp, som då hade en gammal ganska dålig och lappad vägbeläggning. Utanför Åkarp svängde vi vänster på gamla Lundavägen som delvis var belagd med smågatsten. Vi körde till rondellen vid Lunds södra infart där vi svängde in på motorvägen mot Malmö. Här blev man plötsligt en Stirling Moss och laddade för fullt d v s toppfarten 160 km/tim. Hastighetsbegränsningen var inte införd då. Vi hade faktiskt inga instruktioner för hur testkörningen skulle utföras, men vi gjorde den på det sätt vi tyckte var riktigt. Jag är inte helt säker på att vårt sätt att känna på bilarna skulle uppskattats av höga vederbörande, men vi litade faktiskt helt på vår produkt och våra montörer. Hur som helst så visste vi att grejorna höll och hängde med. Vi hade bara en avåkning under dessa testkörningar. Föraren tillhörde inte vårt ordinarie testlag. Vi fick byta båda sidobalkarna. Åkern dit bilen sökte sig var hårdfrusen och knagglig.

forts i nästa nummer

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 dekal, märken och så vidare.

Klubbdekalen – som egentligen är två, en stor och en liten – kostar bara tio kronor. Billigt, eller hur? Och som sagt, du får 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!