

CLUB SONETT SWEDEN



- Test Sonett Turbo 16
- Renovering Sonett III
- Sonettdraget
- Ny sonetthistorik

1
1989

Från ordförandens skrivbord ...

Bäste klubbmedlem

Året är nu 1989 och jag är helt övertygad om att året blir minst sagt intressant. I år har styrelsen sagt sig att vi måste hitta en vettig form för våra reservdelar och hur vi skall hantera det hela. Jag tror mig kunna lova ett beslut i denna "långrotade" fråga i maj månad. Vi har nu fått kontakt med vår "syster"klubb - Svenska SAAB-registret - vilket jag tror kan leda till intressanta klubbträffar på sikt. Ett tack till Yngve Ekberg, ordförande i SAAB-registret och medlem i Sonett klubben, för Din positiva inställning. Klubbens 250:e medlem, Bengt Andersson i Sollebrunn, hälsas speciellt välkommen till klubben. En liten gåva kommer med posten. Jag tror nu att jag lägger ifrån mig penna och funderar lite över sommarens evenemang.

Thomas Klementina

kort sagt

Det blev tyvärr en del stavfel i förra numret vilket vi beklagar. I Sommervilleannonsen ska fotografen heta Leo Swidler och inget annat. Rätt pris på omvända större bilden är 580,-.

Det finns fortfarande kvar en del gamla nummer av vår klubbtidning, i större eller mindre antal per nummer. Det gäller nummer:

2, 3, 4 och 5 1984
1, 3, 4 1985
1, 3, 4 1986

1, 2, 3, 4 1987
1, 2, 3, 4 1988

Först till kvarn . .

Ni som är nya medlemmar och inte har dessa äldre nummer eller "gamla" medlemmar som vill komplettera samlingen har nu en utsökt chans att få ovannämnda nummer. Skriv namn, adress samt önskad nummer till:

Jan-David Skavén
Vinhundsvägen 87
123 62 FARSTA.

**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 090/323 39
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
Keflaviksvägen 20
461 73 Trollhättan

Tidningens adress

c/o Magnus Ekström
Hamngatan 1 A
311 00 Falkenberg

information

Den 19 mars anordnar Martin Stenlund i Umeå en SAAB-träff för såväl tvåtakts-saabar som Sonetter. Ni som har intresse, kontakta gärna Martin på tel 090-323 39 för att få närmare upplysningar.

Av den tyska SAABklubben 1. Deutscher SAAB. Club Dortmund

e.V. har vi fått information om den 5 internationella SAAB-träffen den 9-10 september 1989 i Haltern/-Westfalen. Bland mycket annat i form av t ex dans och mat blir det tävlingar för vackraste bilen, äldsta bilen samt längsta färdvägen. Det blir också rundturer till olika vackert belägna slott, Ni som vill ha mer information på tyska eller engelska, kontakta Jan-David Skavén så ska jag sända fotostatkopior av inbjudan, anmälningsformulär, hotelladresser o s v!

Information från klubbmästarna om planerade möten under 1989

Vårmötet kommer att hållas i Ludvika den 27-28 maj och där hoppas vi få träffa även sonettägare från de övre delarna av landet, vi tycker nämligen att ni varit klart underrepresenterade på föregående möten.

Den 17 juni planerar vi ett besök på Silver Hill-museet som ligger i Klippan.

Slutligen träffas vi i Åmberg den 26-27 augusti och denna gång håller vi mötet tillsammans med P-1800 klubben som står för arrangemangen. På söndagen utlovas ett rally.

Vi hoppas att ni redan nu skriver in dessa datum i er kalender.

Hälsningar från
Ander och Inger

Sonettklubbens styrelsemedlemmar i närbild

Av Inger Wennberg



I ett svagt ögonblick lovade jag att skriva en liten betraktelse över styrelsemedlemmarna – sedda genom mina ögon och därför ber jag härmed få avlägga min första rapport.

Och vem ska man börja med om inte vår ordförande Thomas Klementsson.

Thomas är en eldsjäl när det gäller Sonett, han är i själva verket en av grundarna till vår klubb. Han övergav klubben under några år när han hade utlandstjänst men när han återvände hem till Sverige igen återbördades han i laga ordning till Sonettklubben.

Thomas är västerbottning av födsel och ohejdad vana – vilket märks enligt honom själv – så därav drar jag slutsatsen att det är bra att komma därifrån för jag har inte annat än angenäma minnen av mina möten med Thomas.

Till vardags ägnar sig Thomas åt att vara militär, så det är ju lugnt och

tryggt för oss. I ålder och tjänsteställning har han nått stadiet att man lägger ut när man lägger in d v s major som inte behöver ut och lubba med nyinryckta killar och tjejer.

Thomas har en hustru som inte helt fattat det här med att Sonetter är något som man inte har bara till att åka i, utan om man som Thomas har en icke renoverad densamma uppallad i Skåne så är det läge att då och då åka och titta på den och ge den litet kärlek med ett vänligt ord och en klapp på motorhuv. Det är i själva verket så illa ställt att hon får

forts sid 19

Provkörningsrapport av Saab Sonett Turbo 16



I Sonettbladet nr 1 1988 utlovades en test av Berndt Eliassons Sonett Turbo 16.

PER ALVESTIG redogör här i ord och bild för sina intryck från en dag bakom ratten på denna skapelse.

Jag visste att det var något speciellt med den här dagen, det yttrade sig redan när jag vaknade. Jag var inte morgontrött som vanligt, utan tog en snabb dusch och svepte frukosten.

Sedan, vad behövdes på resan? Varma kläder, hjälm, vindskydd, motorglasögon? Nåväl en snabb titt genom fönstret, solen skiner, ser ut att bli en fin dag.

Så bar det iväg mot dagens minst sagt ovanliga uppgift. Vadå? Jo, provkörning av Saab Sonett Turbo 16! Rykten hade man ju hört och alla pekade åt samma håll, den är snabb, livsfarligt snabb.

Vad kan man vänta sig, med 175 friska kusar i en Sonett.

På resan till Odensbacken, för det är där man hittar Sveriges enda Sonett T 16 och dess skapare Berndt Elias-

son, funderade jag över hur det hela började.

Första gången jag mötte Berndt var vid klubbens vårmöte i Trollhättan -83, dit Berndt kom okänd med en totalrenoverad Sonett -68 och knep förstapriset i tävlingen vårens snyggaste Sonett.

Sedan fortsatte det med diverse sonettrenoveringar bl a en Sonett i cab-utförande!



Utgångsmaterialet var en krockad Sonett V4 1968 års modell

Men så en dag kom Berndt och berättade att han kommit över en totalkvaddad Sonett V4 -68, som skulle renoveras med Turbo 16 motor, det lät ju intressant.

Att sedan utgångsmaterialet var så dåligt att vilken garvad entusiast som helst skulle sålt skrotet mot annonskostnaden, det bekymrade inte Berndt.

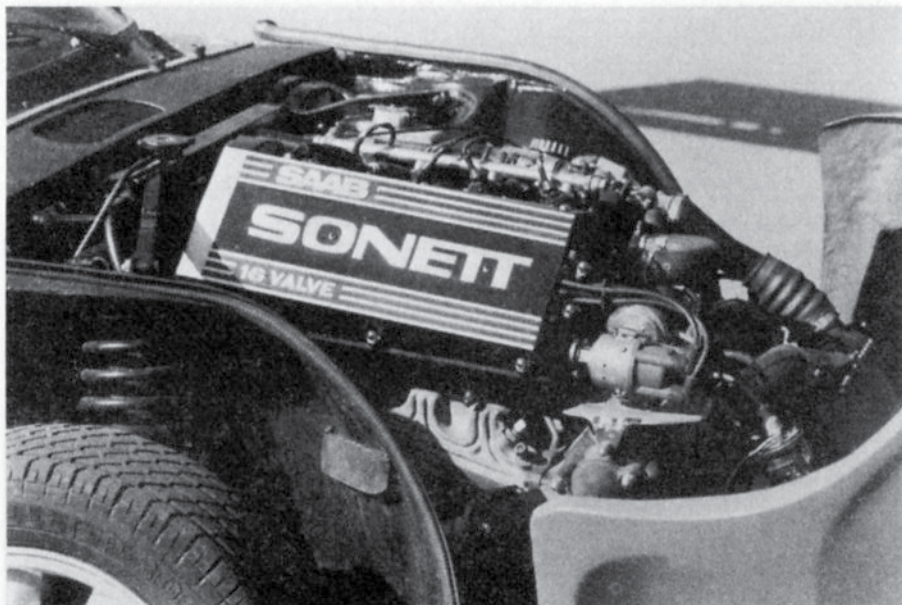
Arbetet började med att rikta det som gick att använda. Sedan byte av fram- och bakvagn till 900-delar, vilket också breddar bilen 20 cm.

Chassisättningen har han löst med kortade 900-fjädrar och gasstötdämpare fram, bak sitter Saab 96-bakfjädrar och std 900 stötdämpare. Bromssystemet är hämtat från 900:an och inkluderar servo och en

reducerventil till bakbromsarna då vanliga 900 bromsar är alldeles för kraftiga i baken på en Sonett.

Vid en hård inbromsning får man ofrivillig hjullåsning på bakhjulen, vilket kan leda till otrevliga kast eller rentav piruetter.

Så var det då dax för aggregatet, för att över huvud taget få plats med det, var Berndt tvungen att slänga ut kylaren och sänka hela aggregatet en del. Laddluftkylaren fick en centralplacering i fronten där kylflödet är som bäst. Ett problem som uppenbarade sig var att turboaggregatet hamnade farligt nära motorhuven, plast och värme går som bekant inte så bra ihop. Detta löste Berndt genom att montera en kylfläkt framför turboaggregatet. Fläkten startas av en termokontakt



Riktigt bra med plats blev det efter lite pusslande, laddluftkylen skymtar framför motorn

som sitter på motorhuvun och känner av när det blir för varmt.

Fortfarande var bilen utan vattenkylare till motorn. I utrymmet framför bakhjulen placerades två modifierade Saab 96-kylare sammankopplade med motorn genom slangar som ligger i trösklarna.

Inredningen renoverades till originalskick, ny instrumentbräda plastades upp enl original. Skinnklädda stolar från en 9000 sattes in.

Själv hade jag inte sett projektet på mycket länge och vid det tillfället var karossen endast grovt tillpassad och provisoriskt monterad.

I takt med att avståndet minskade ökade min nyfikenhet.



Luftintaget till den modifierade kylaren från Saab 96



De moderna 9000-stolarna matchar inredningen mycket bra

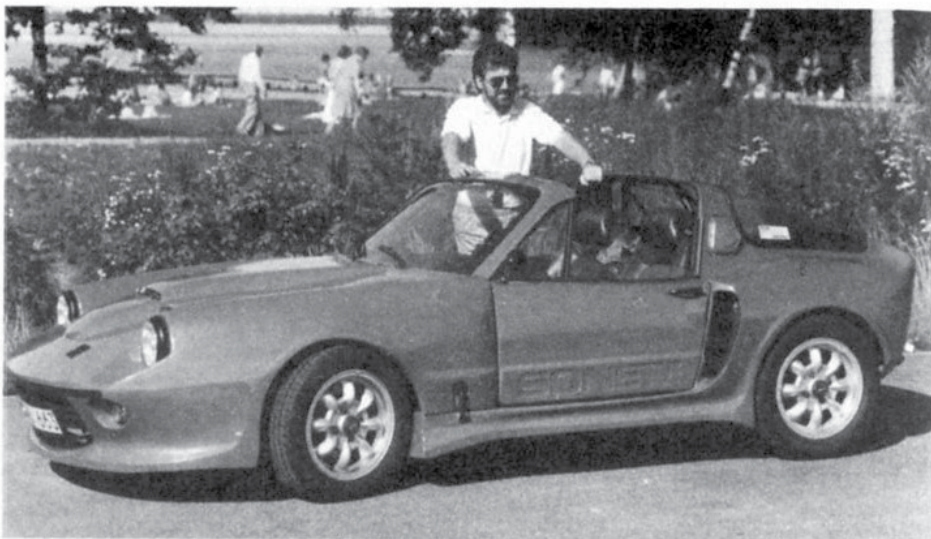
Väl framme hos Berndt fick jag se skapelsen, den stod där på garageinfarten, nytvättad dagen till ära och glänste i kapp med sin byggherre. Efter en snabb walk-around-check var det så dags för provtur. Berndt varmkörde och vi passade på att tanka, tanka går förresten till på precis samma sätt som på vanliga Sonetter kanske det mest Sonettlika? Efter att Berndt demonstrerat lite av bilens kapacitet bytte vi plats.

Jag gled ner i den bekväma skinnstolen, takhöjden var obegränsad, vi körde utan targataget.

På det hela taget känner man igen sig, tankmätaren är utbytt mot turbo-



Efter att Berndt tankat, var det dags för Sonett Turbo 16 att bekänna färg!



Byggherren Berndt poserar mycket och gärna vid sin skapelse

tryck, hastighetsmätaren har fått ny skala (max 260 km/h) det behövs! Så glider vi då iväg, turbobilar brukar vara slöa innan man får upp varvet men den lätta Sonetten accar sugande redan utan turbostryck. När sedan turbostrycket kommer är det bara att hålla i sig.

Maximalt vridmoment vid 3000 rpm är cirka 250 Nm vilket är mer än tillräckligt för att ge den lilla bilen smått fantastiska accelerationspres-tanda.

Det spelar inte så stor roll vilken växel som ligger i, accelerations-möjligheten finns där.

De maffiga breddningarna är mycket snyggt utförda



Chassit är minst sagt hårt, tillsammans med bilens breda spårvidd och dess låga tyngdpunkt blir bilen mycket stadig på vägen.

Olyckskorparna kraxade i början om att bilen skulle bli okörbar med så mycket vikt över framhjulen. Bilen har givetvis en tendens att understyra vid hård landsvägskörning men den blir aldrig svår att hålla kvar i spåret.

Sonetten har utrustats med Pirelli P600 i dimension 205-55/15 på 5½" Silver Spoke fälgar. Dessa bidrar givetvis mycket till väghållningen, som imponerar även i högre farter.

Att nå dess högre farter är inget problem på 5:ans växel med vidöppen trottel har man för länge sen lämnat de i Sverige så omdebatterade hastighetsbegränsningarna. Hur fort den går? Det lämpar sig inte

att i tryck svara på den frågan, inte här i Sverige. Människan är skapad så att hon anpassar sig till det mesta. Efter en säsong i sin Sonett Turbo 16 tycker Berndt att det fattas lite effekt på toppen!

Till kommande säsong räknar han med att ha ändrat på det vilket torde medföra en toppoeffekt på strax över 200 hästkrafter.

Allting tar ju slut förr eller senare så även min provtur i denna märkliga Sonett.

Efter att ha tackat Berndt för en trevlig dag styrde jag kosan hemåt. Jag har alltid tyckt att 900 Aero varit en snabb bil med fin respons, men på hemvägen kändes bilen både matt och lite gungig.

Vem vet kanske jag också hade börjat vänja mig vid Sonett Turbo 16.

Artikelförfattaren har tagit plats bakom ratten, en plats som han senare ögärna ville lämna!



"Sonettdraget"



Årets miljonär finns hos oss ...

... hoppas vi. För nu har vi haft den första dragningen i "Sonettdraget", och den lycklige blev Christer Jansson, Alvägen 18 i GRÄSTORP.

Vi gratulerar och önskar lycka till med dragningen, och penninglotten kommer med posten.

PENNINGLOTTERIET 30 KR

||||| 07 661 Nr 0351103

Saab 97 Sonett
Årsmodell 1966

NOLL TRE FEM ETT ETT NOLL TRE

DRAGNING NR

661

15:e NOV 1985

Vinst utbetalas av
Penninglotteriet AB

Visste du att penninglotteriet har haft en Sonett tvåtakt 1966 som motiv på sina lottsedlar?

Kjell Wihlborg – sonettbladets egen hovfotograf – har här använt en sådan lottsedel som bakgrund till sin Somerville Sonett – förstapriset i sonettklubbens fototävling som Kjell vann nyligen.

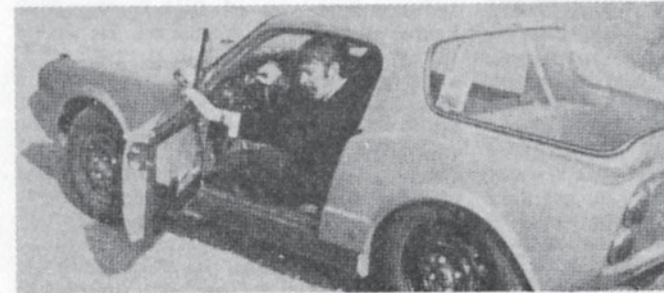
En passande vinjett till "Sonettdraget" eller hur!

Följande artikel är hämtad ur tidningen Illustrerad motorsport nr 10 1966. Bilen som beskrivs i artikeln har chassinummer 29 och är alltså den bil som Erik Carlsson och Torsten Åman körde i Alprally 1966.

Bilen ägs idag av sonettklubbmedlemmen Mats Björkeby, vilken meddelar att bilen nu är så gott som färdig, efter en totalrenovering.

JAG OCH MIN SAAB SONETT

AV
LARS SMEDSTRÖM



Artikelförfattaren
Lars Smedström i sin
Saab Sonett II.

nostalgi

JAG har under en längre tid haft det stora nöjet att äga och köra en SAAB-SONETT 2. Att jag kallar det stora nöjet, beror inte enbart på det faktum att vagnen är förträfflig, utan också att den åstadkommer att man hamnar i situationer som man aldrig tidigare trodde vara möjliga. På bensinmackarna exempelvis, springer personalen fram, inte bara för att titta, utan för att ge service. Ett förhållande som man kanske inte alltid är van vid. Varje gång jag parkerar, samlas det ofelbart folk omkring Sonetten, ivriga och nyfikna med otaliga frågor i beredskap åt mig, varför jag tänkt att stencilera ut ett antal papper med de viktigaste data på, för att sedan kunna delas ut vid behov.

● Skämt åsido, detta skulle ju handla om min syn på bilen. Det exemplar som jag har i min ägo, har chassinummer 29, och är det fjärde seriebyggda som släpptes ut. Sonetten gjordes först i en experimentserie på 25 st. innan serieversionen var klar. Bilen är inreg. i augusti —66, och har nu gått knappt 2000 mil.

HELT I PLAST

Som många kanske vet är karossen helt byggd i plast, och består, förutom dörrarna, bara av två delar: Framparti med motorhuv och skärmar ihop, samt tak och baksärmar likaledes ihop till ett bakparti. Framdelen kan fällas upp helt, varför åtkomligheten vid motor- och framvagnsarbeten är mycket god. Plasten är ett ypperligt material, ingen risk för rost, och framför allt är den mycket lätt. Tack vare detta väger vagnen bara 660 kg.

ENDAST FÖR GYMNASTER

Att komma in i vagnen, och då speciellt i de kraftigt skålade stolarna, kan för en ovan bereda vissa svårigheter. Det erfordras att man äger den gymnastiska färdighet som krävs för att vika sig dubbel, samtidigt som man måste vara en mästare i att åla. När man sedan efter avslutad färd reser sig och kliver upp på trottoaren, bör en varning utfärdas om att inte snubbla över bilen. Totalhöjden är mycket låg, bara 116 cm. Ytterligare en liten anmärkning om stolarna. De är nämligen klädda med plast. Alltså kalla på vintern och klubbiga på sommaren. Tyg hade varit bättre. Det samma gäller klädseln i övrigt. Den gör ett torrt och billigt intryck.

Men man glömmer snabbt alla besvär då man satt sig. Körställningen är perfekt och man sitter som fastguten i sätet. Det går bra att köra med raka armar, samtidigt som man har alla pedaler och reglage inom bekvämt räckhåll. Ratten, som är av aluminium, har liten diameter, vilket bl. a. innebär att vagnen känns mer direktstyrd och blir känsligare för rattslag än vanligt. Ratten är naturligtvis också läderklädd. En bra detalj: Ratttekrarna är mattlackerade, alltså ingen risk för reflexer i vindrutan.

Sikten framåt i Sonetten är bra medan den bakåt är lite snävt beställd. Detta beroende på den kraftigt lutande bakrutan och bakpartiets avhuggna Kamm-form. Bilen vindrutetorkare är ypperliga och borde

införas som standard på samtliga Saab-modeller.

Alla reglage är centralt placerade på instrumentbrädans mitt. Varvräknare, hastighetsmätare samt övriga instrument är av rund typ, och mycket lättavlästa. Ett litet minus vill jag ge laddningslampans placering längst ut till vänster på brädan. Vid dagsljus är det helt omöjligt att se om den lyser eller ej. Personligen hade jag föredragit en amperemätare, speciellt som vagnen i mitt fall är försedd med extraljus. Fabriken har utrustat den med två st. jod-fjärljus, samt två mycket lågt placerade dimljus. En ypperlig ljusutrustning som jag anser vara nödvändig på en såpass här snabb vagn.

TRE FÖRGASARE

En liten titt under huven visar att motorn är densamma som på Saab-Sport modellen, så när som på förgasarna. De är tre till antalet och är av s. k. överströmstyp, vilket innebär att de inte har några egentliga flottörhus, utan bränslet pumpas via två Bendix-pumpar, omkring hela tiden. En vanlig förgasare hade inte kunnat användas p. g. a. att den flödar eller blir bensinfattig beroende åt vilket håll bilen svänger. Beroende på vagnens extremt goda vägegenskaper sätts stora sidkrafter i rörelse vid hård kurvtagning, och detta i sin tur påverkar en vanlig förgasare. Motoreffekten har ökat till 60 DIN vid 5.200 rpm, i och med förgasarbytet.

VARFÖR INTE GOLVVÄXEL?

Växellådan överensstämmer helt med sportmodellens, både beträffande utförande och utväxling. Den vanliga rattväxeln finns alltså kvar. En golvspak hade kanske varit att föredra i en sådan här vagn, men inget att anmärka på rattspakens funktion.

Vad man mest lägger märke till när man kör Sonetten är att den är helt "död" under 4000 rpm, men därifrån och upp till 6000 rpm är accelerationen strålände. 0—100 går på ca 10 sek. och toppfarten ligger på 165 km/tim. Bilen genomgår just nu en trimning och modifiering, bl. a. skall motoreffekten höjas till 80 DIN, vilket kommer att förbättra siffrorna ytterligare. Tyvärr har man ju inte stor användning av hög toppfart i dessa fartbegränsningens tidevarv, men snabb acceleration anser jag vara ett krav för säkrare omkörningar. Jag kan i dagens läge inte tänka mig att byta till en slöare vagn.

SUVERÄN PÅ VÄGEN

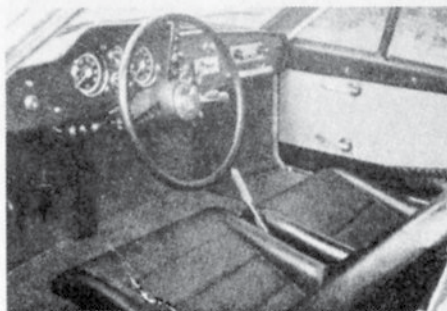
Vägegenskaperna är som jag tidigare nämnt, suveräna. Vagnen inbjuder till hård kurvtagning, då den ligger fastklistrad, likt ett strykjärn, intill vägbanan. Körs vagnen med bakvagnssladd genom en kurva, behöver man bara lätta lite på gasen för att Sonetten skall återta kursen. För att förbättra vaghållningen ytterligare har jag monterat Auto-Trygg dämpare runt om. Bilens sidvindstabilitet anser jag vara bättre än den vanliga Saabens.

Trots uppräknade fördelar finns dock en del skönhetsfläckar. Rutorna tätar dåligt mot karossen. En ram runt fönstret hade eliminerat detta. Ventilationen är dålig, rutorna immar lätt igen, men har enligt uppgift från Saab förbättrats. Bagageutrymmet är minimalt och rymmer bara resväska + tandborste, men vilken sportvagn är byggd för att frakta gods.

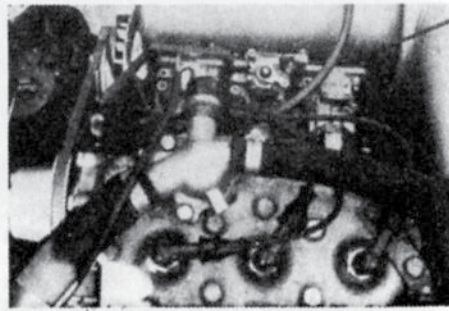
En nackdel får man väl också säga är att den är svårkörd i stadstrafik. Motorn mår inte bra av låga varv. Den sotar igen och stiftan blir oljiga. Det gäller att hålla rätt varvtal, varför den även är svårkörd för en nybörjare. Fråga min fästmo. Den är definitivt inte tillverkad för söndagsbilister, utan snarare för tävlingsbruk. Bäst mår Sonetten när den får varva ut, mil efter mil. Bränsleförbrukningen håller sig omkring 1,4 liter vid stadskörning och sjunker till litern vid landsväg.

TREVLIG PÅ ALLA SÄTT

Sammanfattningsvis vill jag säga att jag trivs mycket bra med Sonetten. Dess goda egenskaper tar helt överhanden. Att sätta sig ner i sätet, lägga in växeln och trycka ner gaspedalen, samtidigt som man trycks bakåt av accelerationen ger en känsla som inte går att beskriva. Den måste upplevas. Saab har, tycker jag, lyckats med att framställa en sportvagn i ordets rätta bemärkelse. Den har ett originellt utseende i kombination med ypperliga köregenskaper samt en stryktålig och varvillig motor, allt detta inbakat under namnet SAAB — SONETT.



Interiören är snygg och ändamålsenlig. Enda anmärkningarna gäller laddningslampans placering samt att det är ratt- i stället för golvväxel.



Under motorhuven återfinns en Saab Sportmotor med tre förgasare som ger 60 hk (DIN).



Vägegenskaperna är det bästa på bilen — bevisat i många tävlingar. Och den trivs bäst när den går hårt.

Det fortsatte så nått med Saab Sonett

Styrelsen för Club Sonett Sweden ser det som angeläget att i tid dokumentera historiken om SAAB Sonett. I linje med detta har vi tidigare haft en artikelserie av Carl-Åke Blomstrand.



LENNART LARSSON, en av konstruktörerna i Arlov ger här en tillbakablick på tillverkningen av både Sonett II och III.

"Ingenjör Lennart Larsson har sedan januari 1966 tills dato varit mig behjälplig vid framtagandet av sportbilen Saab Sonett II och III.

Han har huvudsakligen varit ansvarig för konstruktion och tillverkning av platskarossen. Har också varit förbindelseman mellan ASJ och kaross- underleverantör.

Larsson har genom sin mångkunnighet och goda arbetsförmåga varit en stor tillgång."

historik

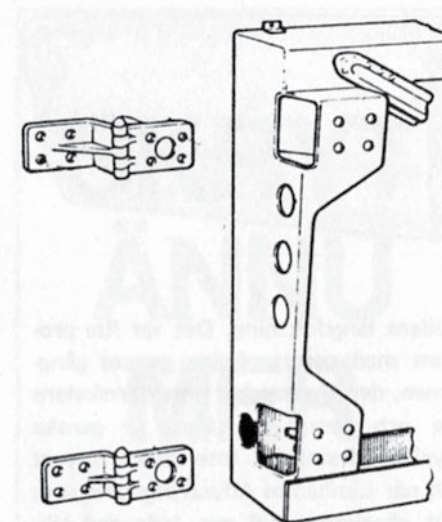
Detta var det intyg jag fick av Björn Andreasson och dags dato var den 30 juni 1970. Detta dato lämnade Björn

Andreasson jobbet som konstruktions- chef för Sonetten. Jag hade då arbetat med honom under fyra år. Han var mycket inspirerande att jobba med, men det gällde att hänga med vid hans snabba idéutkast. Han ritade ofta idéerna med kulspetspenna i vänster handflata.

Om man då påpekade någon detalj som inte var så lyckad skiftande han över pennan i andra handen, gjorde en ny skiss och hade kringgått problemet med första utkastet. Han var en mästare på fattigmans tekniska lösningar. Det var ju bara sådana som stod oss till buds under de första åren av Sonett-tillverkningen. ASJ vågade aldrig göra några investeringar i verktyg eller produktionsutrustning, SAAB kunde inte säga hur länge man avsåg ha Sonetten i produktion.

Men nu till mitt eget jobb. Då jag kom med i konstruktionsgänget i januari 1966, pågick färdigställning av några förseriebilar som skulle till USA om jag minns rätt. Mitt konstruktionsområde skulle bli dörrar och kaross, och man hade just upptäckt att det skulle vara en fördel om sidorutorna kunde öppnas. Överhuvud hade dörrarna ägnats lite intresse dithills. Jag tog över efter en man som just slutade, han hade gjort en enkel plåtram att hänga dörrskalet på och rutan var skjutbar med ett grepp som dock ej höll. Jag såg genast att det var en hel del att göra för att få en stabil dörr med bra gångjärn och lås. Nå, det fick tagas i omgångar.

Carl-Åke Blomstrand har tidigare talat om sina åsikter om alla inblandade och där han förmodade att vi konstruktörer inte hade någon erfarenhet av bilar. Jag hade faktiskt det, två års verkstadsskola och ett år som mekaniker. Jag gillade inte glappiga dörrar och besvärliga lås. Jag gjorde om det mesta när det gällde gångjärn, lås och fönsterhissar. Dörrarna på senare årsmodeller blev faktiskt ganska stabila.

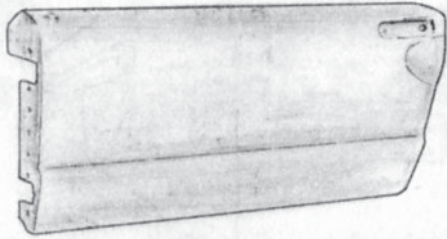


Här de helgjutna gångjärnen tillsammans med den styva dörrramen.

Betänk det korta avståndet mellan gångjärnen i förhållande till dörrens längd.

Först gällde det att få till en fönsterhiss. Vi fick tag på någon engelsk typ, tunga saker av vanliga kuggsegmenttypen. De fick duga nu. Alldeles för tunga, menade Björn och jag höll med. Någon trodde sig veta att Volkswagen hade en lätt rörkonstruktion till hiss. Snabbt över till Frode Lund som sålde VW, en hiss köptes, en lätt enkel typ där vi kunde läsa tillverkaren. Vår inköpare tog kontakt med honom, han ville ha en ritning på hissen, jag ritade upp "kuggstängsslingan" med lyftskena och fäste och vi fick en lätt, enkel konstruktion.

De klena och vingliga gångjärnen på tvären i dörram och stolpe på de första bilarna måste göras om. Jag ritade gjutna gångjärn som vi snabbt kunde få fram och där krafterna i dörr och stolpe gick



i bilens längdriktning. Det var lite problem med centrumlinjen genom gångjärnen, den låg mycket nära dörrskalens yta och dessa fick tagas ur ganska mycket i framkant. Inte särskilt snyggt och när Limhamns Aduceringsverk, som gjöt gångjärnen till oss, lade ned tillverkningen fick vi tänka om på nytt. Det var svårt att få snygga spalter mellan dörr och kaross. Detta berodde mycket på dörrplastskalets utseende. De handupplades i form i ett stycke, alltså fram och bakkant var uppvikta nästan 90° mot ytterytan. Dock måste släppningsvinkel finnas ~ 1,5°. Fram och bakkant fick då tryckas in något vid monteringen mot dörrramen. Detta gav ett ojämnt resultat och borde ändras.

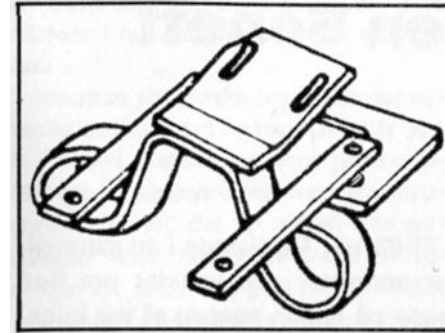
När 70-årsmodell skulle tagas fram vågade SAAB satsa på ny motorhuv, nytt utförande på bakrutan m m. Vi sade oss då att också dörrarna borde ändras för snyggare passning i dörrspalter. Enklare produktionsmetoder för plastkarossen och lägre pris var också önskvärt, och då Sonetten verkade kunna leva flera årsmodeller, beslöts att satsa på nya former och plastlaminatet av sk prepregg, förimpregnerad glasfibermatta. Pressverktyg gjordes för dörrytterskal, fram- och bakgavel. Gavlarna limmades till ytterskalet och vi

fick bättre precision och snyggare utförande. Urtag gjordes i karossen för dörrskalets bakkant, vi fick bättre tätning och utseendet liknade mera vanliga bilar. Det beslutades att använda flera detaljer från 99-produktionen, dörrlås och dörrtrycke. Låset var så stort att det inte rymdes innanför dörrkonturen. Vad göra? Den gammalmodiga "96-kryckan" skulle också bytas mot 99-tryckknappen. På Renault småbilar öppnades dörrarna genom att sicka fingrarna i ett hål bakom dörren, trycka med tummen på knappen och dörren är öppen. Denna idé borde kunna användas. Förslaget blev en "bula" på dörrskalet som rymde låset. Den indragna bakgaveln gav ett bra grepp, tryckknappen fälldes in i bulan som då blev avbärare för knappen för att ej "kroka" folk och få vid närgångna förbifarter. Förslaget antogs och så blev det.

Gångjärnen hade på mod 69 varit 96:ans krok. För mod 70 ritade jag om dessa i kraftigare utförande och så att de passade oss precis. Rörelsecentrum genom gångjärnen låg nu i främre chassistolpen och festsättningen i dörrramen tillät stora justeringsmöjligheter för dörren.

Vi köpte gångjärnen och flera andra detaljer från England, som vid denna tid hade en prisnivå på bildetaljer som vida underskred den svenska.

Just vid denna tid var man i USA som mest aktiv med att införa bestämmelser för säkerheten i bilar. Vi hade erfarenhet av detta tidigare. I motorrummet hade vi infört förstärkningar så att motorn skulle tryckas nedåt-bakåt vid en ev krock och ej in i kupén. För ratt-



"Kringlan" som skall ge efter vid en eventuell kollision.

upphängningen hade jag ritat en "kringla" som skulle ge efter med ratt och stång om föraren skulle kastas mot ratten vid tvärstopp.

För dörrarna kom nu bestämmelser att dessa inte fick tryckas in i kupén mer än visst mått för viss sidobelastning. Om jag minns rätt fick dörren tryckas in 6 tum vid en sidolast av bilens egen vikt och 12 tum vid 1,5 gånger egenvikten. Detta fordrade förstärkning av dörrinfästning och dörram. *forts i nästa nummer*

forts från sid 5

något medlidsamt i blicken då Thomas börjar prata om II:or och III:or med medföljande chassinummer som råkar ska vara extra fina om de befinner sig på rätt sida om 600.

Thomas har en given dröm – och det är att få sin Sonett i körklart skick. Själv skulle jag tycka att det skulle vara ett stort nöje att få hälsa honom välkommen till någon av våra träffar körandes sin egen Sonett. Ta Dig ett sabbatsår Thomas! För när man börjar riva i en Sonett vet man aldrig vad man hittar!!!

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!

Ett exempel på en Sonett III-renovering

Torsten Andersson

Idéen till att köpa en Sonett fick jag 1983 när jag tittade i en gammal Teknikens Värld. Jag började leta efter annonser och artiklar om Sonetter i olika tidningar. Men när jag ringde på någon annons så var bilen alltid redan såld.

jag och min SONETT

I början av 1984 tog jag kontakt med Club Sonett Sweden. Men det var svårare än väntat att få tag på en Sonett som var till salu.

I april 1985 ringde jag på en Sonett II 1968 som såldes till högstbjudande. Jag åkte iväg och tittade på den men den var i mycket dåligt skick. Hela inredningen

var förstörd och fronten var skev, den var rostig m m och priset var omkring 30 000,—, så det blev ingen Sonett den gången heller. Men nu var det nära, för i början av juni kom ett nytt nummer av Sonett-tidningen. Där fanns en annons på en Sonett III, 1972, så jag slängde mej på telefonen och fick veta att den var kvar. Bilen fanns en bit utanför Eslöv (hos Ingemar Nilsson).

Följande söndag den 9 juni 1985, åkte jag dit och tittade på den. Jag tog med

en Saab fantast som kunde köra min bil hem i fall det blev affär och det blev det!

Sonetten såg ganska bra ut och var nybesiktigad med två ettor och hade gått 8 776 mil. Lacken var dock ganska dålig och bagagerumsgolvet var upprostat plus att det var ytrost i motorrummet och hjulhusen fram. Inredningen var dock väldigt fin, det luktade nästan nytt inuti bilen.

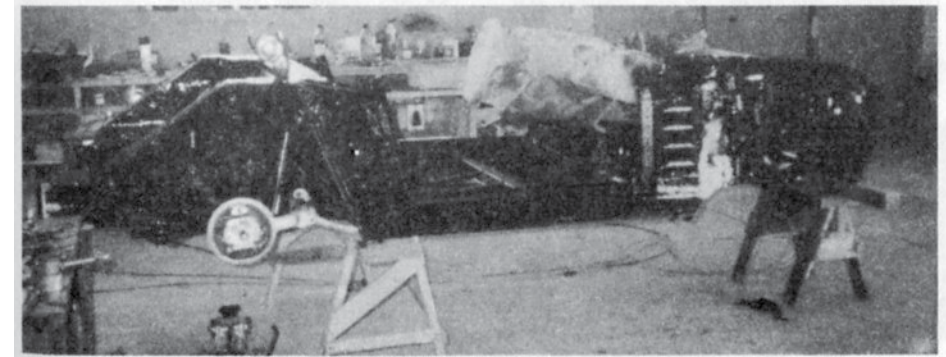
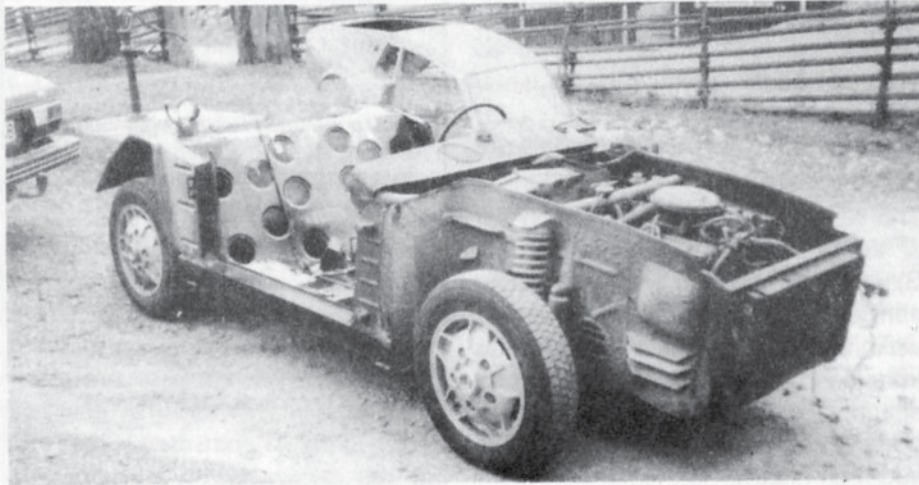
Efter provkörningen, där motor och låda verkade vara bra, var det bara priset kvar att diskutera. Han hade tänkt sig 32 000,— eller högstbjudande, men jag bjöd på andra hållet i stället så vi kom överens om 29 500,—. Sen var det bara att betala och åka hem som lycklig Sonett-ägare.

Därefter körde jag hela sommaren 1985 med den fram till oktober då jag ställde av den. Den gick som en klocka; inte ett fel på hela tiden.

Nu skulle renoveringen börja. Rosten skulle lagas, motorrummen snyggas till och lackeras och helst vara färdigt till Saab utställningen i Nyköping i juni 1986. Jag började med att lyfta av hela karossen och ta bort alla delar från den. Motor och låda lyftes ur. Sedan blev det

mer och mer. Till slut var allt utom instrumentpanel bortskruvat. Jag började slipa rost men tröttnade ganska fort. I stället vände jag upp och ner på hela bottenplattan och skrapade av all underreds- och fogmassa. Sedan skar jag bort all rostig plåt, d v s hela bagagerumsgolvet, bakstam, bakre stötdämparfästen, plåtskarven framför bakaxeln och kanterna på främre hjulhusen. Därefter körde jag iväg den till Fasadrenovering i Sävsjö för blästring. Alla bärramar, bakaxel, bromsskoldar, fjädrar m m blästrades också. Det kostade 500,—. Alla de lösa detaljerna, ca 90 st elförzinkades hos Beslag och Metall i Ekenäs-sjön för 125,—; otroligt billigt! Därefter svetsade jag i ny plåt i bottenplattan; det tog rätt så lång tid. Till bagagerumsgolvet använde jag 96:ans ekonomiplåt som kapades en dm, resten av plåten gjorde jag själv.

I februari 1986 lackerade jag bottenplattan med två-komponents grundfärg. Sedan sprutade jag vit body, det gick åt 10 liter, efter det blev det svart lack. Motorrummet lackades rött. Även fälgarna fick en dusch av lacksprutan. Motorn målades röd; ventilkåpor, luftrenare m m kromades hos Vaggeryds



Cromtjänst för 500,—. Växellåda, styrväxel plus andra detaljer av aluminium polerade jag så gott jag kunde.

Lackeringen av karossen överlät jag åt Bernt Karlsson i Jönköping. Jag körde dit karossen den 1 april vilket kanske inte var så bra med tanke på datumet. Han lovade att den skulle vara klar till början av maj så att jag skulle få allt klart till utställningen den 14 juni. Färgen skulle bli sonettburgundy som jag sett på en Sonett i Signalhornet.

Under tiden började jag med det religiösa jobbet att montera ihop bottenplattan. Alla gummibussningar köptes nya; mycket plåtskruv ersattes med plåtskruv i rostfritt, alla slangklämmor blev också i rostfritt, 58 st tror jag det var. Gummilisterna på kanterna av bottenplattan fanns inte att få tag på, så där använde jag bagagerumslist från Opel Rekord. Allt monterades ihop så jag kunde provköra i början av maj. Allt funkade faktiskt bra, förutom att jag fortfarande inte hade fått karossen från lack. Bernt hade stukat foten så han hade inte börjat med den ens, men han lovade till slutet av maj i alla fall. Jag beställde tid för besiktning till den 6 juni. Nu var det bara att tjata och vänta.

Under tiden monterade jag stereo och lade in ljudisolering, mattor på golvet och tankmattan vilket jag annars hade tänkt göra efter montering av karossen. I slutet av maj hade jag fortfarande inte fått karossen, så nu fick jag flytta fram besiktningen.

Till råga på allt elände var den enda tid som fanns kvar före utställningen klockan 9 fredagen den 13. . . Men skrockfull är jag inte, så jag tog den!

Nu ringde jag var dag till Bernt och tjatade. Det var ju kris om jag skulle hinna bli färdig till utställningen i Nyköping den 14 juni. På onsdagkvällen den 11 juni fick jag i alla fall hämta den, men nu hade jag nästan gett upp hoppet att kunna besiktiga i tid, men jag försöker tänkte jag.

Det var bara att sätta igång direkt på kvällen när jag kom hem. Först skulle fronten målas svart på undersidan, sedan monterade jag lyktor, stötfångare och motorhuv m m på karossen och dörrpanelerna på dörrarna. Vid 4-tiden på torsdag morgon åkte jag hem och sov en timme, sen fortsatte jag. På morgonen fick jag hjälp av bröder och kompisar några timmar med att lyfta på fronten och montera framrutan och dörrarna



Torsten poserar med sin prisbelönta Sonett

och mamma skruvade dit fönstervevar och handtag. Framåt natten fortsatte jag med inredningsdetaljer. Jag hade med mej kaffe och smörgås i garaget för det tog för lång tid att åka 300 meter hem och äta, men vid 4-tiden på fredag morron åkte jag hem och sov en timme igen. Därefter fortsatte jag med det viktigaste inför besiktningen där jag skulle var kl 9. Det lyckades och den gick igenom med bara två ettor! Spänningsfall på höger halvljus och signal. Jag åkte hem och monterade de sista detaljerna och tvättade av allt damm och putsade till klockan var 12 på fredagskvällen. Äntligen färdig — nu var det sova som gällde.

Vid 5-tiden på lördag morgon bar det iväg till Nyköping på utställningen "Världens häftigaste SAAB", som gick bättre än jag förväntat mig. Det blev första pris i sportvagns klassen! Det kändes verkligen skönt efter allt slit.

Sedan körde jag resten av sommaren utan några större problem fast en del justeringar återstod, eftersom jag hade fått jäkta så vid monteringen.

Kostnaden för renoveringen fram till utställningen var nästan exakt 20 000,— men då ingår varenda liten skruv och även stereon och en del andra småprylar som ju egentligen inte hör till renoveringen. Största kostnaden var dock lackeringen. Sedan har det fortsatt med mer delar bland annat mer krom. Vintern 86—87 köpte jag en trimmad motor som har renoverats men inte monterats förrän nu i vår.

När jag ställde av bilen hösten 87 började avgassystemet bli dåligt. Eftersom ingen riktigt säkert visste om det blev någon tillverkning av Ferritas rostfria system, gjorde jag ett själv i rostfritt syrafast, både rör och dämpare. Men jag beställde ett från Ferrita också i fall mitt eget inte skulle bli bra, men det blev det, så nu har jag två rostfria system. Jag har gjort egna plåtfälgar också som är 5,5 x 14". Frigången är bara 7 cm under avgasrören så vägarna bör ju vara någorlunda jämna när jag kör med den.

Vad jag hittar på nästa gång återstår att se



Inlägg i promilledebatten!

I dag när vi diskuterar huruvida det skall vara noll promille eller inte bakom ratten, kan den här annonsen från 1935 ge en tankeställare. Det har inte alltid varit självklart att sprit och bilar inte hör ihop!

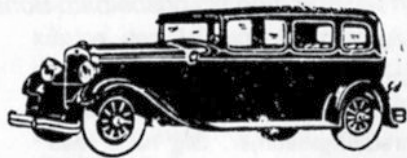
Vid behov av

Bilskjuts

anlita

ÖSTRA BILSTATION, Kumla

*Fem- o. sjusitsiga bilar, Modern turistvagn för 25 personer
Helnyktra chaufförer. Billiga priser. Tel. 315.
OBS! Ny modern turistbil*



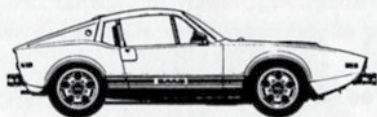
Hittar du något intressant som du tycker platsar i Sonettbladet så sänd det till undertecknad så ska jag se till att övriga Sonettbladsläsare får ta del av det.

Det kan vara som här, en gammal annons eller en tidningsnotis, bild, rolig historia, bara det har att göra med motor och trafik. Allt behöver ju inte handla om Sonetter, välkommen med ditt bidrag till

Berndt Eliasson

Odenvägen 5

715 31 ODENSBACKEN



det skrivs om oss och våra bilar



Från Mats Jonsson i Katrineholm har vi fått följande bidrag, ur tidningen Vintage nr 3, 1988. Tidningen ges ut av Motorhistoriska Klubben i Skåne. Det är Carl-Åke Blomstrand, som har avslutat sin artikelserie i Club Sonett Swedens medlemstidning, som även delger medlemmarna i Motorhistoriska Klubben sina erfarenheter av Sonettillverkningen. Det passar ju extra bra att han gör det i Skåne, då lokalintresset bör vara extra stort där då ju bilen sattes ihop i Arlov.

Av Anders Ogenstedt i Stockholm har vi fått ett utdrag ur tidningen Automobil, nr 12, 1988. Artikeln hetet: "Från Monte Carlo till Talladega" och handlar följaktligen om tävlingshistoriken hos Saab. Den är skriven av Robert Peterson. Han provkör gamla tävlingsbilar, eller replikor av dem som t ex den bil som Erik Carlsson fick i 50 årspresent såsom tack för Monte

Carloseger 1963. Vidare provkör journalisten en Sonett Super Sport och skriver att "sätta sig i vagnen påminner om att ta plats i ett ovanligt lågt badkar." Han tycker den är klart pigg, men har lite luriga vägegenskaper på grund av de gamla diagonaldäcken. Han beklagar att endast sex exemplar byggdes, och det kan man ju hålla med om, intresant?!! Man har även med Sixten Sasons "Catherina" i reportaget samt bild av den sista Sonettmodellen, Gissa om det är fin PR för Saab (och våra Sonetter) när journalister får ta en provtur med några av Saabs museibilar!

- Conny Rådesson i Björneborg har sänt oss ett utdrag ur tidningen Motorforum. Det är ju inte var dag nuförtiden som en tidning har en Sonett I som omslagsbild, men det har faktiskt denna tidning! Journalisten B T Svensson har även han botaniserat bland Saab museets

det skrivs om oss och våra bilar

bilar och då förstas fastnat för Sonett Super Sport, men även andra bilar fångar hans intresse, såsom "Monstret", en testbil, som hade två 748-kubikstvåtakare (2 x 3 cylindrar) och lyckades nå den aktningsvärda hastigheten 196 km/tim.

Han berättar vidare om "Paddan", den breddade 96:an, som användes för att testa 99-chassie och Saab 98.

Nytt år ny färg!

1988 hade vi sandbrun kulör på omslaget, en lagom dämpad och sober färg.

1989 blir vi djärvare och satsar på en lite skarpare färg, himmelsblå!

Hoppas detta himmelsfärgade omslag ger dej inspiration att sätta dej ner och skriva ner några rader för att hjälpa mej fylla ytterligare nummer av Sonettbladet.

Berndt Eliasson

Har ni hört talas om den? Det var en kombination av en 96:a och en 95:a, alltså en halvkombi, som dock aldrig blev mer än en provbil. Givetvis är även ovannämnd Catherina med på en bild, det hör ju till när man skrivet Saabs historik.

Från Thomas Klementsson i Stockholm har vi fått reda på, att den italienska bildtidningen FMR i sitt november/decembernummer presenterade Sverige med bl a Orrefors, Gripsholms slott, runskrifter och svensk historia och då även bilhistoria. Vad tror ni visades på mitt-uppslaget om inte en Sonett I från 1956!! Den fina blå ni vet som står på Saabs bilmuseum i Trollhättan. Det kallar vi förstklassig reklam som når miljontals läsare över hela världen! Tidningen var förresten en gåva till Saab:s aktieägare i Sverige.

Vi tackar våra bidragsgivare ovan och välkomnar andra att sända undertecknad artiklar som skrivs om våra Sonetter eller prototyper till Sonetter, det är alltid lika välkommet!

Jan-David Skavén
Vinthundsvägen 87
123 62 FARSTA

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

Div litteratur som jag har dubblat av

Höger dörrstomme inkl hiss och rutor 1968

Instrumentgrupp kompl till III

Motorfästen, frontbalk och sidobalkar vid kylare till III

Tändkabelhållare V4, Emblem till V4 beg

Specialluftrenare till 2-portsförgasare

Luftrenare beg V4 + nya filter

Rostfritt avgassystem V4, nytt

Fälgar stål, störtbåge V4.

Nya askkoppar V4

Stolunderreden, stol något def V4

Lucka ovanpå panelen V4

Div instrument.

Hans Eklund
Rombergsgatan 15
199 33 ENKÖPING
Tel 0171-315 43

SÄLJES

Hastighetsmätare (ny) till Sonett II.

Pris 500.-.

Bert Johnson
Ulvsbygatan 27D
654 64 KARLSTAD

Tel 054- 18 50 70 arb
054- 18 15 52 hem

Till Sonett II V4, 1968

Komplett nytt kolståls avgassystem.

Pris 900, + eventuell frakt.

Jan-David Skavén

Tel 08-93 15 65.

KÖPES

Till Sonett III

Hastighetsmätare
Golvmattor fram
Insats bakom strålkastare för grillen

Mats Phersson
Tel 013-631 67

forts nästa sida



NYTT ÅR – NYA MEDLEMSAVGIFTER

Vi ber Er att omgående betala in årsavgiften för 1989 75:- på bifogade inbetalningskort.

Årsavgiften är bland de lägsta bland bilklubbarna, det är vi stolta över. Men trots allt behöver vi dessa pengar för att vår verksamhet ska fungera och utvecklas. Därför – gör oss den tjänsten att betala in årsavgiften på en gång så har Du det gjort och Du besparar oss mycket besvär med påminnelser, dataändringar o s v.

I sammanhanget påpekar också vår kassör att Postgirot har ändrat sina rutiner för våra inbetalningsblanketter, vilket försvårar läsbarheten av den. Därför, kära medlem, texta och skriv tydligt på inbetalningsblanketten, som ska vara komplett med eventuellt bilinnehav!

KÖPES

Till Sonett II 1968

Originalratt, säten med huvudstöd (även i dåligt skick) dörrklädslar, golv och sidoklädsel och i övrigt inredningsdetaljer i bra skick. Vidare även tyg till innertaket.

Jürgen Quetting
Wellinghofer Amtstrasse 5
D-4600 Dortmund 30
VÄSTTYSKLAND

Till Sonett III -74

Blinkers fram (orange/vitt glas)
Saabemblemen i blått till hjulen
Stripesen som var original på 74 års

modell (fanns som tillbehör tidigare)
Gasfjädrar till bakluckan.

De små gummibälgarna som sitter mellan kofångarfästena och kassen bak.

Tel 036-13 75 47
(Anders efter kl 19.00)

Till Sonett V4 (-69)

Komplett handtag till bagagelucka samt originalratt

Skriv eller ring till:

Lennart Jarenbäck
Chemin du Jordil 8
CH-1807 Blonay, Schweiz
00941-21 9433916