

CLUB SONETT SWEDEN

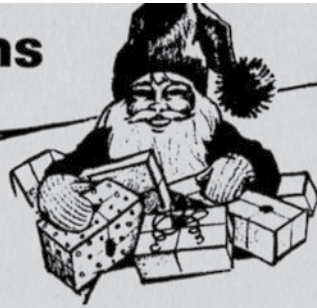


- Medlemsmatrikel
- Sommarens träffar
- Importerad Sonett tvåtakt
- Reservdelskonferens



4
1989

Från ordförandens skrivbord ...



Bäste medlem

Nu då vintern börjar ta ett regålt grepp om oss alla känns det naturligt att blicka tillbaka mot hösten och sommarens aktiviteter. Många har lagt ner ett jätte-jobb för att ge oss några trevliga timmar. Förutom våra fantastiska klubbmästare, Inger och Anders, vill jag också nämna Berndt samt Martin Stenlund i Umeå. Martin har på ett fint sätt aktiverat norrlänningarna med ett möte i Umeå tillsammans med SAAB. Jag vet att det kommer fler. Tack Martin för din entusiasm!! Vi har fått information ifrån SAABIA att man tänker förändra rutinerna kring försäkringen. Till det bättre enligt SAABIA, vi hoppas detsamma. Information kommer. Reservdelsfrågan har ju varit en av styrelsens huvudfrågor. Nu har vi löst det problemet på ett bra sätt och det får du reda på i artikeln i tidningen. Vi håller tummarna att SAAB:s omdiskuterade ekonomi inte påverkar våra intressen i negativ riktning.

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

Thomas

kort sagt

Du vet väl att Du alltid är välkommen svart-vita kort. Du kan skicka Ditt material till Klubbtidningens redaktör eller vår sekreterare. Dessutom är vi på jakt efter gamla Sonettbilder från Produktionen, från provkörningar osv.

Omslagsbild:

Sonettparad i Odensbacken, här en del av de 24 Sonetter som deltog. Längst fram Rolf "Dumle" Carlssons racingsonett.



Klubbens postgiro 35 87 30-0

Försäkringskommitté

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

Björn Andersson
Olof Gransgatan 27
461 41 Trollhättan
0520/147 54

Conny Rådesson
Herrgårdsvägen 11
680 71 Björneborg
0550/276 20

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



Vid Sonettbladets pressläggning damp detta brev ner i brevlådan. Club Sonett Sweden återkommer med mer information i denna fråga i kommande nummer av vår tidning.

 SAAB Saab Sverige Bil AB		Dokumentnamn	Reg. nr.
Utfärdare	Telefon	Datum	Utgåva
Lena Lingdén		1989-10-31	
Förderung		För kännedom	Sida

Sonettklubben
Att: Jan-David Skavén
Vinhundsv 87
123 62 FARSTA

Ang Saabia-försäkrad Sonett

Som jag tidigare informerat Dig om gäller den gamla överenskommelsen om 75 % rabatt på kaskoförsäkringar i Saabia endast fram till årsskiftet 89/90. I början av 1990 betalar vi således ut rabatten för sista gången.

Jag har enligt vårt samtal undersökt eventuell förändrad framtida överenskommelse. Vid dagens sammanträde beslöts dock att Saabia tills vidare inte ska ta fram sådan utan satsa på att göra den allmänna produkten så bra som möjligt.

Saabia kommer den första december med en förändrad produkt där t ex:

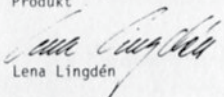
- * trafikpremien sänkts mellan 10-16%
- * andra-bilsrabatt införts om den 1:a bilen är Saabia-försäkrad
- * en självrisk vid stöld och brandskada även om hemförsäkringen är inblandad
- * ingen självrisk vid stöld alt brandskada om godkänt stöldlarm/brandsläckare är monterad.

m m

Min förhoppning är att Sonett-klubbens medlemmar ska tycka att Saabias produkt även fortsättningsvis är en bra försäkringslösning även om jag är medveten om att den premiemässigt inte är lika billig som tidigare.

Med vänlig hälsning

Saab Sverige Bil AB
Produkt


Lena Lingdén

Första bilklubben med instruktion för försäkringskommittén!

Som ni vet har vi ju sedan ett antal år tillbaka regler för hur våra Sonetter ska se ut för att godkännas för MHRF / Folksam samlarbilsförsäkring. För att det ska fungera med besiktning har vi utsett besiktningsmän i olika delar av Sverige och dessutom har vi en försäkringskommitté som granskat det in-skickade materialet. Det har faktiskt fungerat väl utan regler för försäkringskommittén / besiktningsmännen men trots allt så har vi i försäkringskommittén ansett, att det skulle underlätta både vårt och besiktningsmännens arbete om vi hade skrivna instruktioner att hålla oss till.

Sagt och gjort. Som oss veterligt första bilklubb i Sverige har Club Sonett Swedens styrelse fastställt instruktioner för försäkringskommittén. Vi bifogar dessa instruktioner för Er information och hoppas att

3) Färgkort på bilens fyra sidor, motorrum, inredning och instrumentbräda. För övrigt är vi två nya medlemmar i försäkringskommittén, Björn Andersson i Trollhättan och Conny Rådesson i Björneborg.

försäkringsfrågor

Vi ska även passa på att speciellt tacka vår förre ordförande Swen Westberg för den fina juridiska och språkliga hjälp han givit oss vid framtagandet av instruktionerna!

En sak till. Du som vill ha en förmånlig försäkring men inte tycker att Din Sonett överensstämmer med våra regler för MHRFs samlarbilsförsäkring, glöm inte bort SAABIAS försäkring för våra Sonetter. För närvarande har vi ett 60 tal Sonetter försäkrade i MHRF/Folksam samt SAABIA av totalt ca 300 Sonetter i Sverige. Det borde vara flera!

Vi i försäkringskommittén vill på förekommen anledning poängtera att det är viktigt att en ansökan om MHRF/Folksamförsäkring är komplett med:

- 1) Ansökan
- 2) Besiktningsprotokoll

Jan-David Skavén
Ordförande i försäkringskommittén

Regler för godkännande för MHRF-försäkring, fastställda av styrelsen för CLUB SONETT Sweden den 27 maj 1989

- 1 §. Försäkringssökanden – bilägaren – måste vara medlem av klubben sedan minst ett år tillbaka.
- 2 §. Sonetten får ej begagnas som bruksbil och ska ej vara rostig.
- 3 §. För Sonetten godkänns endast originalform och -delar enligt nedan.
 1. Kaross i original; emblem, lister, gummidelar och utrustning i övrigt ska vara original eller tidstypisk.
 2. Lackering i original eller annan passande färg.
 3. Fälgar i original eller de av Saab saluförda lättmetallfälgarna, som utan modifiering passar till Sonetten.
 4. Chassi i originallack eller rostskyddat.
 5. Motor och växellåda får lackeras i blått, rött eller svart. Förkromning av expansionskärl, luftrenare och ventilkåpor kan godkännas.
 6. Slangar av valfri kvalitet. För bränsleledning rekommenderas metallomspunnen slang av högsta kvalitet.
 7. Motor i original standard; Trimning med någon av Saabs två satser kan godkännas.
 8. Inredning i original eller snyggt renoverad med avseende på material och färg i syfte att bibehålla en bra kombination.
 9. Ratt i original; Byte till harmonierande tidstypisk ratt kan godkännas.
 10. Instrumentering i original; Byte till likvärdigt kan godkännas. För många instrument accepteras inte.

Importerad Sonett tvåtakt

Mats Jonsson

Det finns många roliga Saabmodeller att välja mellan för en Saabentusiast. En av de roligare är Sonett II:orna, de som är försedda med den trevliga tvåtaktsmotorn. Eftersom dessa byggdes i endast 258 exemplar så hör de självklart till de ovanligaste av Saabmodellerna. Ja, egentligen så byggdes det fler än 258 men någon på Saab bestämde att fr o m chassinummer 000259 skulle den nya V4 motorn finnas monterad och så blev det. Ett antal bilar fick konverteras till fyrtaktsdrift. Om det blev till det bättre är väl ytterst tveksamt . . .

Tvåtaktssonetterna såldes aldrig officiellt i Sverige vilket gör att den är väldigt sällsynt här. Enligt färskasiffror från TSV finns det 22 stycken bilar i landet inklusive Saabs museibil med chassinummer 00080.

skickat sin bil till Trollhättan för service . . .

Av de här 22 bilarna så är några gamla prov och tjänstebilar. Ett par stycken har figurerat en del i rekordsammanhang och ett halvduzin tillhör kategorin importerade Sonetter och dit hör Sören Ohlssons silvergrå 67:a med chassinummer 000179. Sörens bil fick återse moder Svea i mars 1989 efter en 22-årig amerikavistelse. Någon semestertillvaro kan man inte tala om ty den här bilen har fått tillryggalägga 30 000 mil (!) under dessa år vilket bör göra den till en

jag och min SONETT

Därtill kommer en bil med chassinummer 000197 som tillhör chefen för Saab-Scania of America, Bob Sinclair. Han har nämligen

Sören Ohlsson från Björkvik vid sin Sonett 67:a. Kortet är taget vid bilutlämningen i Skandiahavnen när den hämtades i Göteborg i mars 1989.



stark kandidat till 1:a platsen i tävlingen "Min tvåtaktssonett har rullat längst". Dock törs vi inte utnämna den ännu eftersom det finns en 3-4 till kända långmilare kvar i USA som har rullat ungefär lika långt.

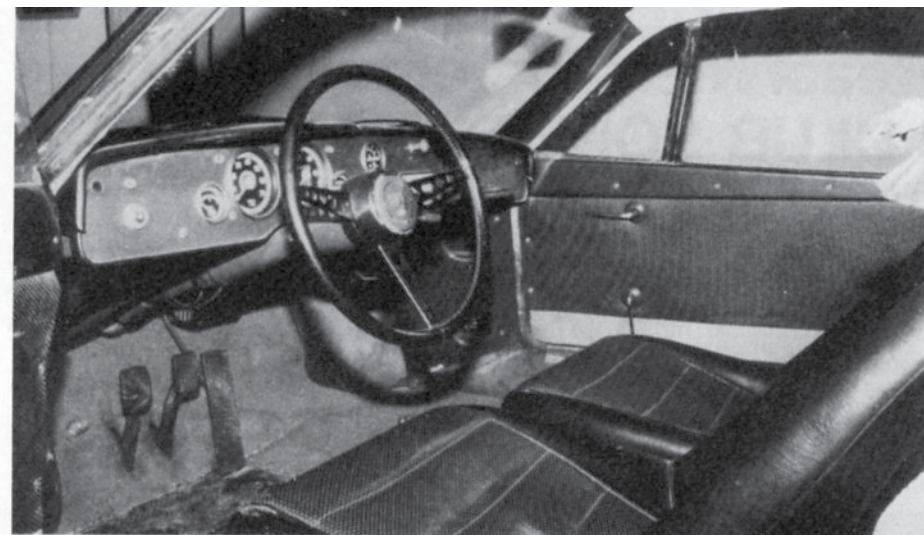
Hur hittar man då en tvåtaktssonett år 1989, i katalysatorernas tidevarv? Det är ju inte en bilmodell som är speciellt vanligt förekommande i motorpressens annonser. Ja, sätten är många och Sören fann ett som i hans fall fungerade bra och han kommer här att berätta lite om hur han bar sig åt.

– Tja, man kanske kan säga att jag kom över den utav en slump. Bilens förra ägare, Jeff Delahorne arbetar på Saab-Scania of America i Orange Connecticut och han frågade vid ett tillfälle en arbetskamrat (Sören arbetar på Scania-Bussar i Katrineholm som fram till juli 1988 hade en bussfabrik i Orange) om denne var intresserad av att köpa en Sonett 67:a i skapligt skick. Arbetskamraten som redan äger en del gamla bilar tyckte att stallet redan var fullt varför han lät budet gå vidare till mig. Jag har hållit på och skruvat med Saabar i många år, främst då tävlingsbilar, och hade väl en liten tanke på att det kanske var dags att skaffa en gammal tvåtakts 96:a men detta lät onekligen intressantare, varför jag slog till direkt när fotografierna anlände.

Den var silvergrå och var i behov av lite färg men i övrigt såg den skaplig ut. Bilens hade tillbringat de första 15

åren i Kalifornien och därefter 7 år i Minnesota och Connecticut. 15 år i Kalifornien gav förhoppningar om att chassit skulle vara rostfritt och så visade det sig vara. Anledningen till att bilen blev till salu var att Jeff ansåg att det var dags att snygga upp den och eftersom han saknade tid och utrymme återstod det bara att sälja den. Bilen var aldrig utannonserad därborta för Jeff hade redan från början bestämt sig för att sälja den till Sverige med motiveringen att "I Sverige får den ett evigt liv". Detta är nog sant för om den hade sålts i Amerika hade ju risken varit ganska stor att man hade tröttnat på den när eller om den hade gått sönder och då hade kanske bilskroten varit ett alternativ. Hemska tanke.

Efter det att jag hade bestämt mig skulle bilen transporteras hit på något vis. Almanackan visade november 1988 vid den här tiden. Turligt nog hade Jeff en bekant i Sverige som fick fungera som mellanhand när det ekonomiska skulle göras upp vilket kom att spara mig en del krångel och pengar. Däremot råkade jag utföra lite annat krångel med missade båtar och en Sonett som inte alls ville lämna Amerika varför den envist vägrade att starta när den skulle köras till båten i New Jersey. Trots allt detta så kunde bilen avhämtas i Göteborg i början av mars 1989. I Göteborg fortsatte krånglet. Speditören hade angivit fel vikt på den till tullen och bilen var förtullad när vi skulle hämta ut den .



Svartvitt återger inte den riktiga känslan. En riktig Sonett har förstas en instrumentbräda av trä. Träbrädan fanns tom ch.nr. 328 d v s tom årsmodell 1967.

. . . Efter lastningen begav vi oss hemåt och samma kväll lyckades vi få i gång den och det kan säkert var och en förstå hur ett sådan ögonblick känns.

Efter hemkomsten har jag hunnit studera bilen lite närmare och funnit att den är förvånansvärt rostfri för att vara en 22 år gammal Saab. Rent allmänt verkar den vara i ett körbart bruksskick. Naturligtvis finns det en hel del att göra innan den är i nyskick men den verkar vara ganska lättrenoverad eftersom den är nästintill komplett. Planerna är väl i dagsläget att försöka besiktiga bilen så att jag kan åka med den i sommar innan jag plockar ner den. Jag har fixat till bromsarna på den och tvåtaktsoraklet Hasse Nyberg har varit här och besiktigat skicket på motorn vilken visade sig vara i gott bruksskick även den. Största felet

på bilen är väl kanske att någon av de tidigare ägarna har fått för sig att bilen var för hög och därmed åtgärdat detta genom att kapa fjädrarna ett varv runt om. Lyckligtvis finns det emellertid firmor som tillverkar nya på beställning så även detta kommer säkert att lösas sig.

– Vi får väl passa på att gratulera Sören till sitt fynd och önska honom lycka till med renoveringen. Det innebär kanske att det finns möjlighet att återkomma med ett renoveringsreportage någon gång i framtiden. Det är märkligt att det har hamnat så många tvåtaktssonetter just i den här delen av Sverige. En i Nyköping, en i Norrköping (som i och för sig är ombyggd till V4), två i Katrineholm, en i Odensbacken och slutligen en i Örebro. Kanske det är dags för en Club Twostroke Sonett Sweden??

Reservdelskonferens i CLUB SONETT Sweden

Jan-David Skavén

Det finns en fråga som alltid är aktuell för oss och det är förstas reservdelsfrågan. Egentligen är den olöslig, för vilken bilfabrik ser det som företagsekonomiskt möjligt att nyttillverka och lagerhålla delar till bilar som gjordes för 15–20 år sedan?

Ju mer tiden gått, desto mer har också reservdelar blivit ett problem för oss Sonettägare. Eftersom man inte gjorde mer än drygt 10.000 Sonetter är förstas reservdelslagret för sonettspecifika delar också

information

mycket mindre än för t ex P1800 klubben där ungefär 40.000 bilar gjordes. Man hittar t ex mycket sällan sonettdelar på en skrot, i alla fall inte i Sverige, möjligen i USA. Det är bland annat här som man kan ha en stor hjälp av att vara medlem i en märkesklubb som Club Sonett Sweden. Vi har redan för flera år sedan haft ett möte med reservdelsansvariga på Saab där vi bland annat kom överens om att Saab skulle fortsätta med lagerhållningen av sonettdelar tills vidare och att ingen utskrotning av sonettdelar skulle ske.

För att följa upp detta möte hade styrelsen i Club Sonett Sweden en endagskonferens med reservdelar som huvudtema. Följande redovisa-

des respektive beslöts under konferensen:

Håkan Strandberg från Saab-Ana i Akalla, vilken varit vår kontaktperson när det gäller att få fram reservdelar som man inte kunnat få fram från sin ordinarie Saab reservdelsfilial, berättade att det fortfarande inte förekommer någon skrotning av sonettdelar och att faktiskt vissa delar nyttillverkas som avgassystem. Håkan har känt ett behov av avlastning och därför beslöt styrelsen att utse Hans Eklund som reservdelsansvarig eller om man så vill märkeskonsulent i Club Sonett Sweden. Hans uppgift är att ge teknisk rådgivning avseende reservdelar via telefon, brev eller artiklar i vår klubbtidning. Hans är en duktig tekniker och kan även ge Er renoveringstips. Däremot ska Hans vare sig hantera, eller distribuera reservdelar. Om inte Hans har möjlighet att tipsa Er om en viss del kan vi även i fortsättningen pröva via Håkan Strandberg.

Som ni förstår är det styrelsens avsikt att Saab även i fortsättningen ska lagerhålla och distribuera re-

Forts. sid 14

Det var på Omberg vi mötte varandra

Jan-David Skavén

Vilka vi, undrar ni kanske? Jo, Club Sonett Sweden och P1800 klubben. Tanken hade grott i flera år att de två svensktillverkade sportbilarna Saab Sonett och Volvo P1800 som på sin tid var arga konkurrenter, nu på sin ålderdom skulle få träffas under mer angenäma former.

Det tog några år att realisera tankarna, men i slutet av augusti i år var det äntligen dags. Ett 20–25 stycken P1800 och högst 10 Sonetter parkerades vid Ombergs trevliga vandrarhem. Självklart beskådade och beundrade man varandras bilar, skam vore det väl annars. Ändå fick jag intrycket, och det gällde nog hela mötet, att klubbarna mer var bredvid varandra än med varandra. En anledning kan ju i alla enkelhet vara, att man naturligt umgås med

dem man redan känner, och det blir då i detta fall i den egna bilklubben.

Vi i Sonettklubben gjorde några avstickare på eftermiddagen för att som vanligt uppleva något nytt. Först åkte vi till Ellen Kays mycket fina och intressanta författarhem vid Vätterns strand, sedan åkte vi i samlad trupp till Vadstena med dess medeltida slott. Naturen på Omberg förtjänar också att nämnas, den är mycket speciell och på något sätt osvensk.





På kvällen intog vi en god middag tillsammans med P1800 klubben i ett stort träslott med vidunderlig utsikt, det vill säga några Sonetter i förgrunden och Vättern i bakgrunden. Dagen efter hade P1800 klubben en tipsrunda som några av våra medlemmar deltog i. Själva åkte vi dock hemåt, men eftersom vi hade fått blodad tand när det gällde författarbostäder, så passade vi på att

även se på Verner von Heidenstams Övralid.

Resumé: Det var kul att ha ett samarrangemang med P1800 klubben, det kan vi gärna ha igen om några år. Förhoppningsvis fungerar det då också bättre i styrelsen för P1800-klubben; det var inte lätt för våra duktiga klubbmästare Inger Wennberg och Anders Ogenstedt att få tag på lämpliga samarbetspartners!

Forts från sid 12

servdelar. Vår klubb har inga resurser, vare sig personellt eller fysiskt eller ekonomiskt att hantera detta. Däremot kan och ska vi även i fortsättningen hjälpa till med framtagning av nyttillverkade reservdelar, såsom vi t ex gjorde med rostfria avgassystem. Antingen kan vi då kontakta en tidigare leverantör eller söka upp en ny. Vem som gör det i klubben har vi inte läst oss för. När ett behov uppstår för en viss kanske oundgänglig reservdel som inte Saab har längre får den som har

bäst kontakter på det området hjälpa till med att ta fram den delen. Det är inte heller självklart att det är vi i styrelsen som har bäst kontakter, tvärtom är detta ett område där vi alla måste hjälpa till. Vi i styrelsen är i alla fall mycket glada över att vi nu har en så duktig reservdelsansvarig som Hans Eklund. Vill ni kontakta honom är hans adress:
Hans Eklund
Rombergsgatan 15
199 33 ENKÖPING
Tel hem: 0171-31 543

Sonettklubbens styrelsemedlemmar i närbild

Av Inger Wennberg



Märkeskonsulent Hans Eklund

Jag har nu hunnit fram till att presentera Hans Eklund och varför jag har valt att presentera just honom nu i detta nummer är p g a att han har valts in i styrelsen på en alldeles utomordentligt viktig post. Hans är nämligen vår nye kontaktman för reservdelstrågor. De övriga styrelsemedlemmarna är mycket nöjda och glada över att äntligen ha lyckats tillsätta rätt man till den posten.

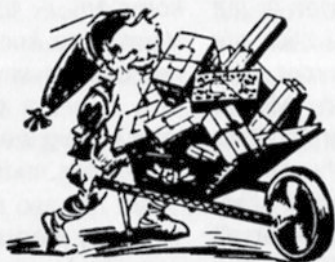
Det finns saabfantaster och saabfantaster men här är det fråga om en tvättäkta **Saab-fantast** ! Arten är lätt igenkännbar på sin lysande blick när en Saab står och puttrar mer eller mindre välvilligt i närheten. Mindre välvilligt puttrande innebär ofelbart neddykande under motorhuven på densamma tillsammans med likasinnade bara för det stora nöjet att lokalisera felet som råkat drabba den annars ofelbara raringen.

För 12 år sedan köpte Hans den blå Sonett II 1968 som han stadigt återkommer i till våra klubbmöten. Värmötena kommer han till och vinner pris för snyggaste Sonetten, 1:a pris, 2 x 2:a pris och 1 x 3:e pris talar för sig självt. Ack ja, det är inte lätt för oss andra då inte.

Inte nog med att Hans Sonett är fin utanpå, den är inte heller dålig under motorhuven eftersom den är om-

byggd till turbodrift och som den motorfantast Hans är, har han även gjort diverse andra justeringar, bl a har hans bil golvväxel. Ombyggnad och renovering tog 5 år i anspråk så förutom att vara oerhört kunnig är han också ofattbart uthållig. Bagarbröd och bullarprincipen passar inte in på Hans eftersom han till vardags arbetar som verkmästare på Saab i Enköping men ändå ägnar fritiden åt bilar, och då helst Saab förstås.

Första Saab:en inköptes vid 16 års ålder och kördes på åkrarna i omgivningen med leran sprutande kring fålgarna (satte han männe skyggglappar på mor?). Senare (efter erhållet körkort förhoppningsvis) blev det rallykörning med Saab V4 och banracing. Allt som har med motorsport att göra innebär en oemotståndlig lockelse för Hans. Som en liten festlig detalj måste jag berätta om när jag åhörde en av våra andra styrelsemedlemmar föreslå att Hans kunde ta taget till ett styrelsemöte i Stockholm för att komma på bekvämt gångavstånd till mötesplatsen. Svaret blev: *Aldrig!!!* Går det att köra bil så kör jag bil.



Sista delen av denna presentation av Hans vill jag ägna åt hans uppgifter som "reservdelsman". Uppgiften innebär att hålla koll på vad som finns i Saab:s lager, vad som ligger i "ladorna" (där du själv har en viktig uppgift att fylla genom att upplysa Hans om reservdelar till salu som Du själv känner till), vidare ska han samverka till att nytillverkning ev kan ske om behovet är tillräckligt stort, han ska också hålla koll på vad som redan nu finns nytillverkat till våra bilar.

När du har några problem med renoveringen av din Sonett eller eljest undrar var du kan få tag på reservdelar till densamma är alltså Hans rätt man att vända sig till

Det kan ofta vara svårt att få tag på Hans eftersom han har många järn i elden så bäst är att skriva till honom.

Adressen är:

Hans Eklund
Rombergsgatan 15
199 33 ENKÖPING

Vill du prova att ringa så ring mellan kl 17-22 på tel nr 0171-315 43.

Kvarnmarknad i Odensbacken samlade många Sonetter

Som kronan på verket avslutades sonettsäsongens träffar i Odensbacken. Vi var inbjudna dit av Lions att visa upp våra bilar på Kvarnmarknaden, som i år hade ett 80-tal marknadsständer, besökta av folk från när och fjärran.

Vid 10-tiden började de första Sonetterna att samlas och till slut var det 22 stycken! Speciellt kul var, att så många nya ansikten/bilar kom.

Från den berömda Odenvägen åkte vi i kortege genom Odensbacken, för dagen förvandlad till marknadsplats. Till slut anlände bilarna till stora torget. Från den tillfälligt uppbyggda scenen presenterade vår vice ordförande Jan-David Skavén bilarna en och en. Med fanns då också den lokala underhållaren Göte Thyberg, som tydligen var fascinerad av gula Sonetter.

Nä, först ut i folkhavet var Odensbackens Bertone, Berndt Eliasson i

sin Sonettliknande skapelse, en fantastisk bil. Därefter kom Saabmu-seets vita Sonett I rattad av Per Alvestig. Det var med den bilen som "Erik på taket" Carlsson och Torsten Åman körde det italienska landsvägsloppet Mille Miglia.

Nästa ekipage var en sällsynt men ej helt okänd kombination, Lasse Lönndahl och hans gröna Sonett III 1974. Nästa bil var Lasse Lönndahls forna turnebil, en tvåtaktare från 1966 som nu ägs och ska





Mikael Gustafsson i en Sonett II:a från 1967, Thomas Lönnermo Sonett III: 1972, Anders Weglin i en III:a från 1973, Tore Swan III:a 1970. Och till sist en malakitgrön Sonett II:a från 1968; någon som känner till den?

Sonettparkering i Kvarnbacken

Näväl, därefter parkerades Sonetterna i Kvarnbacken strategiskt placerad mitt i samhället. En del Sonetter parkerades också extra lättillgängliga på torget. Sonetter överallt med

renoveras av Berndt Eliasson. Berndt visade också upp sin vita Sonett II – 68 körd av Agneta Öberg. Men det finns fler som kan, Hans Eklund visade sin blå Sonett II –68 försedd med turbomatad V4-motor. Rolf "Dumle" Karlsson körde en av sina två tävlingssonetter, en gul II:a. Vi återkommer i nästa nummer med reportage om "Dumles" framfart på tävlingsbanorna och hans bilar.

Därefter följde en lång rad av Sonetter

Det var Sören Ohlsson i sin tvåtaktssonett från 1967. Lars-Olof Erikssons Sonett II V4 från 1968 var också där, den bilen vann för övrigt sin klass i årets tävling av Världens häftigaste Saab i Nyköping. Conny Bertling i sin III:a från 1973, Sven-Åke Svensson, III:a 1972, Erling Holmin II:a 1968, Bo Johansson II:a 1968, Lars-Erik Kallin III:a 1972, Ingegerd Jonsson och Hans Lindersson i en Sonett III:a från 1970,

Lasse Lönndahl inspekterar sin forna "turnébil" under överinseende av Göte Vilhelmsson och Berndt Eliasson.



Bekymrade miner i Odensbacken fr v Berndt Eliasson, Jan-David Skavén och Lasse Lönndahl.

andra ord. Nyfikna kunde stifta närmare bekantskap med våra bilar och det passade många på att göra. Under tiden strosade vi omkring och tittade på marknadsstånden. Vid ett-tiden var det dags för en välsmakade lunch, som Lions bjöd på.

Efter lunchen återvände vi till det stälände vädret, våra Sonetter och folks frågor. Under eftermiddagen slet vi också med en tipstävling som Berndt Eliasson hade ordnat.

Vid två-tiden kunde man även lyssna på Sonettägaren Lars Lönndahl,

denna gång sjungande. Klockan tre återsamlades vi på det säkra och solida stället (?), nämligen Föreningsbankens lokaler, för att dricka kaffe och avnjuta den sedvanliga sonettärtan. Under tiden tittade vi på en videoupptagning av dagens övningar. Sedan var det dags att utse vinnarna i tipstävlingen. På första plats kom Thomas Lönnermo, som började välja bland de många fina priserna. På andra plats kom Claes Jartoft och på tredje plats Conny Bertling. Grattis till dem och också till de andra lyckliga vinnarna som också fick pris.

Billig bensin

Som en glad final fick alla som körde Sonett (vad annars?) tanka hos Shell i Odensbacken till 1956 års bensinpris, 52 öre, det ni!! Slutligen vill jag tacka Berndt Eliasson vilken som vanligt på ett suveränt sätt ordnat för Sonetternas deltagande. Och tack Agneta Öberg för gott kaffe med sonettärta. Tack även till Mats Jonsson som hjälpte till med div sysslor hela dagen. Sist men inte minst, tack alla ni som kom och gjorde mötet så trevligt!

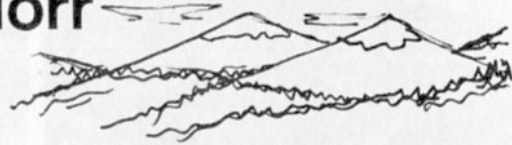
PS. Själv fick jag köra en malakitgrön Sonett.

Kassören, Göran Sundin.



Saab-träffen Norr

Gnussar Kromén



Som vanligt hade vi (SSR) ordnat en träff i Umeå den helgen då Saab-Ana visar det kommande årets bilar och i år ville vi försöka göra nåt tillsammans med Sonettägarna. Många sonettister åker ju också tvåtaktare så det passar bra. Vi sände ut cirka 20-talet inbjudningar och en handfull mängd medlemmar dök upp på lördagsförmiddagen.

Saab-Anas chef Sten Lundin var väldigt tillmötesgående och vi fick ställa ut tre bilar i hallen för visning, en 92-B, 93-F och en Sonett III. Det var ett mycket uppskattat inslag av alla besökare, som kom för att beskåda 1990 års nya saabar.

Den meny som deltagarna bjöds på bestod av rejält fika som Saab-Ana bjöd på och sedan visade den välkände classic motorjournalisten "Raggars-Sune" Strömberg diabilder från olika norrländska motorkulturella händelser som t ex "Lövängerrun-



Den välkända Raggars Sune Strömberg.

dan", den alltmer populära "Nattugglan" vinterrallyt "Kalldraget" och mycket annat intressant. Bilderna plus Sunes berättarkonst och gemyt blev som vanligt mycket uppskattat Sedan åkte vi iväg för fotografering av alla bilar, turligt nog sken solen hela tiden.

Dagen avslutades med att en omröstning om träffens snyggaste bil avhölls. Den vanns av Kjell Lidströms mycket fräscha och välrenoverade Saab 92-B 1953. Han har haft ner bilen totalt in i minsta detalj och det är inte första gången han tar hem priset. Han hade dock mycket hård konkurrens av träffens "Runner-Up" en mycket fin Sonett III 1972, ägd av

Elisabet och Roland Bjurman, Piteå. Det var strid in i det sista om tätplaceringarna. Övriga sonettbilar var också i mycket gott skick, vilket väl troligen beror på att väldigt få sonettägare har bilen till bruksäknung utan mer som putsobjekt. Då är ju en gammal "Djungeltrumma" mycket bättre som bruksbil, speciellt 95:orna. Dom rymmer mycket Sonett-grejer! Lite delar och litteratur bytte ägare och när vi avslutade vid 14-tiden kunde alla återvända hem nöjda och belåtna. Ett tack till Saab-Ana, Shell och Matab som ställde upp med priser och vi hoppas på fler Sonetter nästa gång. Då bör i varje fall Gösta Lindströms och Matrtin Stenlunds bilar vara klara.

Snack i 2-takt



Tvåtaktsredaktör
MATS JONSSON

Under den här vinjetten kommer tvåtaktsexperten Mats Jonsson, Katrineholm att kåsera och berätta om Sonetten i tvåtaktsversion. Har du frågor rörande tvåtaktssonetten så skriv gärna till Mats så besvarar han dem i den här spalten.

Välkommen i redaktionen Mats och lycka till med ditt tvåtaktsnack!

I våras blev jag tillfrågad av Jan-David och Berndt om jag kunde tänka mig att regelbundet skriva några rader i vår klubbtidning i ämnet Sonett II:or. Denna modell är ju ganska sägenomspunnen i svenska Saabkretsar, mest beroende på att den officiellt aldrig såldes i vårt land och att Saabs och ASJ:s dokumentering av dessa tycks ha varit ganska bristfällig. En mängd värdefull information har ju kommit fram tack vare Carl-Åke Blomstrand och Lennart Larsson som var med i Arlov på den tiden. En annan värdefull resurs vi har är självfallet Bert Grahn som ansvarade för konstruktionskontoret i Arlov.

En som inte var med i Arlov på den tiden är artikelförfattaren eftersom han runt 1966 just precis hade lärt sig att läsa och skriva lite grann. Bilintresset fanns redan då men i ärlighetens namn var Saab Sonett en för mig då helt okänd skapelse. Pappa hade en VW av årsmodell 1958 och den var vid den tiden det finaste man kunde äga i unge herr Jonssons ögon. I dag har jag hunnit in på mitt 29:e levnadsår och bor i min barndomsstad, Katrineholm. Jag är anställd inom Saab-Scania koncernen, (förstås) närmare bestämt som produktionsingenjör vid Scania-Bussar. En stor del av fritiden ägnas åt gamla Saabar och till Svenska

Saabregistrets verksamhet där jag sedan några år är sekreterare.

I samband med denna inventering så slogs jag av tanken: – Hur många finns kvar i dag? Jag har under några år försökt att spåra upp så många som möjligt runt om i världen. Till hjälp har jag haft några vänner i Amerika och den nyblivne tvåtakts-sonettägaren Lennart Jarenbäck i Schweiz och resultatet är till dags dato 82 stycken varav de flesta av naturliga skäl finns i USA. Arbetet fortgår och målet är att i första hand nå 100-strecket. Det byggdes 258 bilar och en rimlig gissning skulle vara att det finns mellan 150–200 stycken kvar.

Det fortsatte så nätt med Saab Sonett



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

I experimentverkstaden provmonterade vi också den första golvväxelanordningen. Det var Douglas H. som hade ritat detaljerna till denna som han och Björn hade funderat ut. Att tillverka dessa detaljer var en delikat uppgift.

historik

Toleranserna måste hållas snäva för att få rätt läge på växelpak och växelförare. De första utförandena fungerade inte bra och flera ansåg att konstruktionen var felaktig. Men det blev uppenbart att skärpa toleranserna på detaljerna och verkligen hålla dessa. Efter denna uppstramning av tillverkningen fungerade växeln bra.

Ja, det är många minnen av episoder som kommer fram när man tänker efter men det sagda får räcka.

Jag vill nämna några ord om mina kolleger. Efter det att Björn A. återgått till MFI (Malmö Flygindustri) blev Bert Grahn chef för oss konstruktörer. Han hade dessutom den svåra uppgiften att beräkna kostnader för tillverkningen och hålla reda på alla detaljer som ingick i bilen. ASJ köpte alla standard bildetaljer från SAAB och sålde tillbaka bilar för ett högre pris. Däri skulle då ingå allt arbete som ASJ utförde, chassitillverkning, lackering, montering, invändig klädsel m m. Viss förtjänst skulle ju också ingå. Denna blev väl aldrig större än att det hela gick runt.

Douglas har jag nämnt tidigare, halvmexikan, en bohem till sin natur men



Första färdiga Ill:an, 1969. Bilden visar Björn Andreasson, jag själv med den fula grimasen och Matscheko från kontrollavdelningen. Vi var faktiskt ganska nöjda när vi fått bilen färdig. Vi hade fått med de nymodigheter som vi hade provat ut vid prototypbygge och i experimentverkstaden.

en gudabenådad ritare och konstruktör. Han gjorde alla sammanställningsritningar på olika system i bilen, konstverk i sig, men lekte också van Gogh ett tag med en sats färgkritor han fått för att teckna Sonetter bli åt verkstadschefen som avgick med pension under Sonett-tiden.

Gunnar Wickström ritade chassiet. Han hade jämnt jobb med att få alla plåtbitar på rätt plats, hål och urtag för olika detaljer som skulle monteras, och få in ändringar på rätt chassinr. Bilritningar ritas i ett koordinatrutnät och att mäta in detta på chassiet kan vara nog så svårt då 0 eller utgångslinjen ligger i luften utanför bilen.

Håkan Rosenberg tillkom på de senare åren. Jag minns att han fick uppgiften att få in en air condition anläggning i den trånga Sonetten. Han lyckades med detta efter mycket puzzlande. Håkan övertog också prototypen till mod 70, den med handknackad plåthuv. Huvu bytes till en plastdito men karossen var den korta och blev alltså modell två och en halv.

Jag måste också nämna vår inköpare Åke Åkesson. Åke hade gått långa vägen, jobbat på MFI med AP, var intresserad av bilar och var en duktig amatörtekniker, om uttrycket tillåts. Han kunde detta med blandning av harts och härda-re i rätta proportioner och lärde mig detta. Det är värdefullt för en konstruktör att kunna en sak från grunden och tack vare denna kunskap gjorde jag många mindre plastjobb, lagningar och ändringar på karosser. Åke hade fin

känsla för vad vi behövde av detaljer, pos.- och sidomarkeringsljus, instrument, knappar och reglage m m. På ett par dagar skakade han fram vad som behövdes efter bara vår antydning om behov. Han höll också reda på förrådslagret av detaljer, en viktig uppgift i biltillverkning.

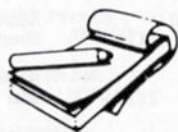
Åke byggde själv en avart av Sonett på ett chassi från en Catherina, Sixten Sasons skapelse. Catherina byggdes i ett ex. plus ett chassi med sportmotor. Både bil och chassi kom ned till oss i Arlov, från ASJ i Katrineholm som byggt den. Bilen gick snart till SAAB i Trollhättan, men chassiet med motor blev stående under en presenning.

Åke och jag gick ofta och lyfte på presenningen, han ville göra en bil av chassiet med en V6:a Ford-motor och jag behövde sportmotorn till min 96:a modell -61, där motorn tappat stinget. Efter ett tag fick vi övertaga grejorna för hyfsat pris. Jag monterade in motorn i min 96:a och ett extra värmeelementpaket ökade kylvolymen. Jag använde prototypen till den Solex horisontalför-gasare som Solex i Frankrike tog fram åt oss och med ett egentillverkat luftfilter. Jag byggde in sportmodellens instrumentbräda och nya hjulupphängningar. Jag körde sedan 9000 mil med denna bil, ett litet krutpaket när den var som bäst.

Åke fick utlopp för sina tekniska talanger och byggde en bil som påminner om Sonetten och som ännu rullar i Malmö.

forts nästa nummer

det skrivs om oss och våra bilar



Av Ingemar Ahl har vi fått ett intressant nummer av Metallarbetaren nr 23, 1989. Den har nämligen en artikel om Saab och omslagsrubriken är "Folkhemsfabriken lever farligt". I tidningen fortsätter rubrikskrivandet med "Väl bibehållen skönhet söker bek. för ev. äktenskap - svar till ordnad ekonomi ett krav". Artikeln handlar om Saabs utveckling från flygplanstillverkare till dagens industrikonglomerat, sett inte minst mot bakgrund av de dystra siffrorna för tillfället för personbilsdivisionen. Man visar även upp en modellbils-kavalkad, där en Sonett I från 1956 finns med bland de andra bilarna Saab gjort.

- Även Dagens Nyheter av den 5 september 1989 behandlar personbilsdivisionens prekära ekonomiska läge och man visar en tecknad bil-kavalkad av Saabs historiska produktion. Bland annat finns en bild av en Sonett II tvåtakt och man nämner att Sonetten tillverkades 1966-1974.

- I ett nummer av BilSport kunde man bland deltagarna i tävlingen

Sveriges Snyggaste Bil 1989 se en bild av Hans Regnérs vita Sonett III. Den bilen vann ju i Saabs jubileumstävling i Trollhättan i fjol.

- Tidningen Lektör har, bland annat . . . en serie om sportens legender. Att jag tar upp det i detta forum beror förstås på, att det har Sonettan-knytning. Artikeln handlade nämligen om vår välkända hedersmedlem "Erik på taket" Carlsson. Självklart berättas den för oss välkända historiken om denna rallylegend, bland annat illustrerat av en bild där Erik står bredvid några Sonetter i Saabs museum i Trollhättan. Eftersom Erik och vår andra hedersmedlem Torsten Åman körde veteranrallyt Mille Miglia i Italien fanns det även en bild med de båda herrarna sittandes i en Sonett I.

- Tidningen Din Bil nr 3/89, som distribueras till Saabägare hade också en artikel om Erik och en del av hans rallyhistoria. Detta illustreras av en bild från en regnig dag i Mille Miglia där Erik och Torsten susar fram i sitt badkar, förlät Sonett II!

- Vi ska hålla oss till Mille Miglia, Erik och Torsten även i vårt nästa klipp, inskickat av Göran Sundin och förmodligen från Lektör. Rubriken är "Saab Sonett, kom till start efter 33 år!" Vi får se Sonett I svepa fram på ett tvåsidors färguppslag + diverse andra bilder på både den och andra bilar som deltog. I artikeln får vi följa deras vedermödor i regn och trängsel, vilket så småningom resulterade i en total 73:e placering och bästa svenska ekipage, jag har skrivit det förut och säger det igen, maken till PR för Saab från en enda insats får man leta efter.

- Vi lämnar inte Torsten Åman. Han har nämligen skrivit en mycket trevlig artikel i Saabs personaltidning Saab Idag 6/89. Den handlar om vår klubb- verksamhet i allmänhet och vårt vår- möte i Ludvika i synnerhet. Torstens information internt i Saab organisationen tror jag är mycket nyttig för vår klubb. De härliga färgbilderna som illustrerade artikeln har tagits av vår sekreterare Per Alvestig.

- Inför mötet i Odensbacken den 23 september hade en lokaltidning en artikel som informerade om vad det skulle bli för begivenheter på Kvarndagen. Det var förstås både text och bild, på både Lasse Lönndahl och en Sonett, nämligen Berndt Eliassons

röda Sonett II och det är också Berndt som sänt mig artikeln.

- Av Berndt har vi även fått följande klipp: Ett från Länsposten av den 21/9 som precis som ovanstående artikel informerar om Kvarndagen. Alltid får några nya personer känedom om vår existens!

- Den 26/9 hade Nerikes Allehanda en uppföljande artikel om Kvarnmarknaden i Odensbacken. Största bilden visar en del av våra bilar i samband med att de presenteras från scenen. Både sceninformationen och tidningsartiklarna ger vår klubb och vår hobby fin PR!

- Slutligen ska vi även nämna en artikel i Katrineholms-Kuriren av den 25/9, inskickad av Mats Jonsson. Även den artikeln handlar om Kvarndagen. Om våra bilar skrivet man bl annat: "Många minns nog marknaden främst för den exklusiva paraderna av Saab Sonett, häftiga sportbilar som har en särskild klubb i Sverige . . ." Givetvis fanns det även en bild på en Sonett, den vita ettan från Saabmuseet.

- Tack alla bidragsgivare, andra är välkomna att hjälpa oss med mediebevakningen så att vi även i kommande nummer av vår klubbtidning kan visa er hur mycket som faktiskt skrivs om oss och våra bilar!

Jan-David Skavén

SÄLJES



KÖPES



SÄLJES

Saab Sonett II, 2-takt 1967,

Chassinr 000059, röd originallack,
5 300 mil. Motor och växellåda 30
mil. Därtill lättmetallfälgar 14 tum
med nya 185/70 däck, dessutom ori-
ginalfälgar med däck.

Bilen är totalrestaurerad i Schweiz
av fackman och är likvärdig med ny.

Den är Schweizsäld, nummer 59 av
endast 258 byggda.

Endast brevsvår på tyska eller
svenska till:

Ruedi Haueter
Motorenstrasse 115
8621 WETZIKON
SCHWEIZ

Plåtfälgar Sonett, 4 st.

Pris 200,-.

Mats, tel 08-746 84 18.

1700-vevaxel.

Nya sargar till II:ans bakljus.

Jan Johansson

Tel 0485-542 42.

5 st Sonett JP-70 fälgar.

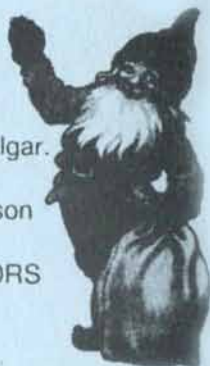
Högstbjudande.

Bengt-Åke Gustavsson

Kolarevägen 6

660 11 BILLINGSFORS

Tel 0531-303 80.



Har du problem...

... med något som rör din Sonett, ventilera det på insändarsidan!