

SONETT

världen

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —



- Reservdelar
- Jag och min Sonett
- Ölandsmötet
- Göteborgsmötet

3
1991

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

När ni läser det här är det höst och vi kan blicka tillbaka på en fin sonettsäsong. Vårt jubileumsmöte på Öland blev mycket lyckat tack vare fina arrangemang, härligt väder och inte minst en stor uppslutning från medlemmarna, det kom drygt 25 Sonetter samt ett 10-tal gammelsaabar. Stort tack till Jan Johansson och Hans Eklund för arrangemangen! Läs gärna mer om jubileumsmötet i tidningen.

Våra Sonetter har även syns till på en hel del andra platser i sommar, t.ex. på SAAB Klubben i Stockholms 30-årsjubileum, Veterama i Nyköping, Vallåkra samt på vårt eget Sonettmöte i Göteborg i augusti.

Det mötet var också mycket lyckat, välplanerat, välbesökt, bra sensommarsväder. Jag vill gärna tacka arrangörerna, Ingemar Ahl, Claes Jartoft och Hans Jartoft, det gjorde ni bra! Dessutom vill jag å Klubbens vägnar tacka dir. Janos Haloczy på Saab Ana AB i Askim för sin sponsring av priserna till tävlingarna på mötet.

Artikel om mötet finner Du i tidningen.

Nu när vi obevekligt närmar oss renoveringsäsongen kan det ju passa bra att Club Sonett Sweden börjar med försäljning av reservdelar. I och med att ni får detta nummer av Sonettvärlden i er hand så "öppnar vi butiken". Vi hoppas att prisnivån ska vara attraktiv och att ni hittar en del av de delar ni söker. Samtidigt kommer förhoppningsvis intäkterna från försäljningen att ge Club Sonett Sweden möjlighet att bli ännu bättre och satsa på viss nytillverkning av reservdelar och ett utökat sortiment av profilartiklar. Du hittar fyllig information om reservdelsförsäljningen i detta nummer av Sonettvärlden.

Bästa hälsningar,

Jan-David Skavén

**CLUB
SONETT
SWEDEN**

Klubbens postgiro 35 87 30-0

Klubbens adress

Michael Pettersson, sekr
Norra Maiforsvägen 5
590 60 Ljungsbro
013/620 62

Tidningens adress

c/o Per Alvestig, v ordf, chefred
Keflaviksvägen 20
461 73 Trollhättan
0520/978 61

Styrelsen

Jan David Skavén, ordf
08/93 15 65

Göran Sundin, kassör
0758/262 22

Vakant, klubbmäst

Hans Eklund, märkeskonsulent
0171/299 64

Berndt Eliasson, layout
019/45 10 13

Lars Söderman, matrikel
08/604 71 83

Erland Johansson,
reservdelsförvaltare
013/27 04 12

**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

Kenneth Nilsson, Täckomatorp
0413/708 00

kort sagt

Till varje Sonett upprättades vid tillverkningen i Arlöv ett vagnkort där noteringar gjordes angående bilens status. När nu SAAB avvecklat alla åtaganden i Arlöv/Malmö har dessa vagnkort kommit fram och finns numera på SAABs bilmuseum i Trollhättan. Du kan nu beställa vagnkortet för just Din bil. Ring Per-Olof Rudh 0520-859 43 eller 0520-867 99 så skickar han en kopia till en kostnad av 50:-

Vagnkortet till bilarna mellan 1-500 är borta sedan länge.

Du som sänder in bilder till Sonettvärlden, försök att sända svartvita bilder, det ger ett mycket bättre resultat i tryckframställningen än färgkort. Jämför bilderna på sidorna 28 och 29, med bilden på sidan 22, vilken är svartvit, du ser skillnaden.

Men för den skull sluta inte att sända bilder till Sonettvärlden, bättre en färgbild än ingen alls!

OMSLAGSBILD:

En liten del av sonettklubbens nyinköpta reservdelslager, som du nu har tillgång till som Club Sonett Sweden-medlem!
Se mer om detta längre fram i tidningen.

Club Sonett Sweden startar reservdelsförsäljning

Per Alvestig

Reservdelar till våra bilar har alltid varit ett hett ämne. Vi i styrelsen har tidigare gjort den bedömningen att vi ej kunnat ta oss an uppgiften att administrera reservdelshållning och försäljning. Under några år i mitten av 80-talet hade vi brevlades kontakt med reservdelsansvariga på Saab i Nyköping där vi bad dem särbehandla Sonettspecifika detaljer.

information

1987 ansåg Saab frågan så viktig att de bjöd in representanter från Club Sonett Sweden och Svenska Saabregistret till ett möte på Arnö i Nyköping. Då gjordes upp att Saab ej skulle skrota ut några för respektive klubb intressanta detaljer. Ett med klubbens ögon sett mycket bra erbjudande, detaljerna fanns att tillgå men vi slapp runt omkring jobbet.

Hösten 1990 kom det ett brev från Saab där Club Sonett Sweden erbjöds att till ett förmånligt pris köpa ett stort antal Sonett-specifika detaljer vilka annars skulle skrotas. Just argumentet med skrotning gjorde ju saken mycket viktigare.

Det var början till många och långa diskussioner inom styrelsen, -skall vi köpa? -Vilken strategi skall vi ha avseende reservdelar? Plus många fler frågor. Faktum är att det gått drygt 3 år sedan vi debatterade frågan förra gången och

det har ju hänt en del sedan dess. Resultatet blev att vi bestämde oss för att köpa hela partiet, det är dags för oss att ta steget och utöka verksamheten med reservdelsförsäljning. Vilka delar vi köpt in? Se reservdelslista på annan plats i tidningen!

Så till frågan om prissättning, inte heller helt lätt. Skall vi sälja delarna till inköpspris och känna oss nyrika? Nej, det fann vi skulle vara fel väg att gå. Vi måste tänka mer långsiktigt. Det kommer att behövas nytillverkning av ett flertal detaljer, ex. klädsel material till Sonett II, -V4, små stötfångare till Sonett III 70-72 osv.

Det är anledningen till att vi valt den prisenivå vi har, attraktiva delar är bara sänkta med några få procent jämfört med Saabs utpris medan andra är sänkta med 50%, snittet ligger runt 25-30%.

Styrelsens avsikt är att vi skall vara självförsörjande på reservdelar. Den vinst vi gör på de delar vi nu börjar sälja skall användas så att Du som medlem



Vilka delar finns var?

Per Alvestig

reservdelar

Aha! Sonettklubben har köpt in ett stort parti reservdelar, vill Du vara bussig och skicka mig den inverterade länken i golvväxelreglaget!

För att undvika sådana frågortänker jag här, helt kort, berätta var just "Din" detalj kan finnas. Det parti delar klubben köpt in är ca. 2/3-delar av vad som fanns hos SAAB i Sverige, ungefär 200 artikelnummer.

Vi kommer med jämna mellanrum publicera en uppdaterad reservdelsförteckning här i Sonettvärlden, börja alltid att söka där. OBS! Ange artikelnummer på vad Du vill ha, ett krav. Nästa steg är att gå till närmsta SAAB handlare och fråga där, det finns vissa delar kvar hos dem i Nyköping, det går alltid lättare om Du tar med Dig artikelnummer när Du går till SAAB. Är det slut även där finns en liten chans att delen Du söker står att finna i USA. Ring Håkan Strandberg på SAAB i Akalla, tel. 08-7520200 och kolla.



får ett större utbud Sonettspecifika delar att välja bland i framtiden, delar som ej kommer att finnas någon annanstans.

Håkan vet eller kan ta reda på vad som står till buds i USA. OBS! Glöm inte artikelnummer, det underlättar även för Håkan.

Detta gäller Sonettspecifika detaljer vars artikelnummer börjar med 74 XX XXX. Sonetten är till stor del en blandning av andra SAAB-delar. Har Du frågor om vad som passar var eller tekniska frågor så kan Du ringa vår märkeskonsulent Hans Eklund, tel. 0171-29964.

Slutligen vill jag påminna om kravet att Din beställning till klubbens reservdelsförvaltare Erland Johansson skall innehålla artikelnummer. Han ser helst att han får beställningen skriftligt till adress: Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping. Om det är något Du vill fråga om kan Du även nå honom på tel. 013-27 04 12, kvällstid.

Detta krav på artikelnummer hela tiden kommer troligtvis leda till att efterfrågan på reservdelskataloger kommer att öka. Klubben skall därför omgående se vad som finns i den vägen och återkommer med besked snarast.

Det är min och styrelsens förhoppning, att Du som medlem skall få nytta och glädje av vår reservdelsförsäljning.

Vem är Erland Johansson?

Per Alvestig

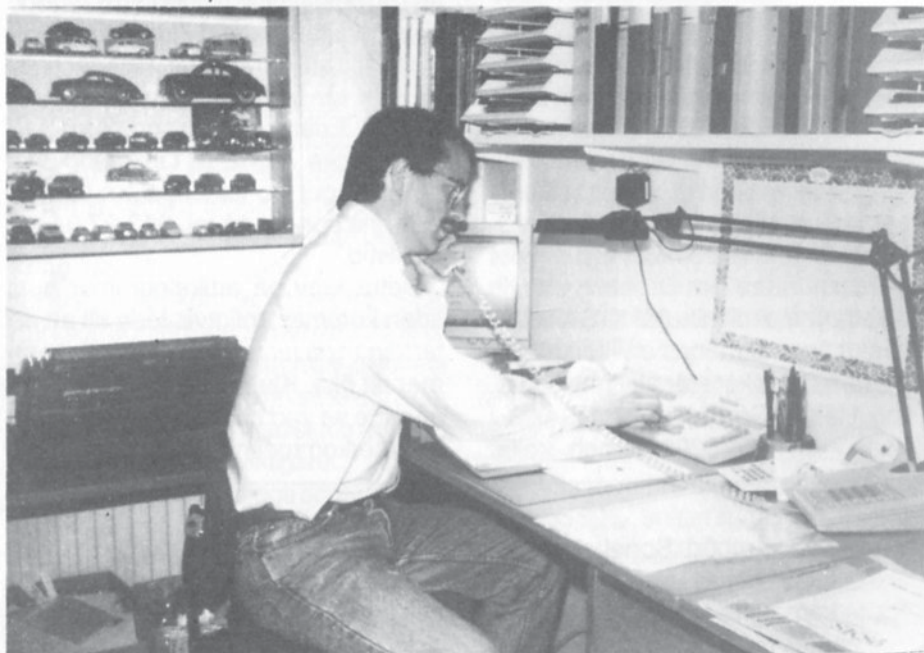
information

Erland Johansson valdes 1991 in i klubbens styrelse som suppleant med funktionen reservdelsförvaltare.

Erland har ett grundmurat Saab-intresse vilket inneburit att han varit aktiv i flera Saab-bilklubbar. 1986 väcktes intresset för Sonett och Erland gick

med i Club Sonett Sweden, utan att äga någon egen Sonett. Men det blev det 1987, en gul Sonett III - 1972 års modell. Erland började i egen regi söka reservdelar och originalmaterial till Sonetterna och 1988 hade han fått tag på ett parti klädselmaterial till Sonetten, vilket senare kommit till nytta för flera Sonettägare. Därefter fortsatte det med diverse andra delar.

Erland har ett komplett kontor där han sköter det administrativa.



Ett exempel på inredningsdetaljer till III:an.



När vi i styrelsen vid årsskifter 90/91 bestämt oss att köpa in ett stort parti delar till klubben började sökandet efter en lämplig reservdelsförvaltare. Efter att ha pratat med ett antal kandidater fann vi att Erland passade bäst för uppgiften både vad gällde utrymme och viljan att lägga ner tid på detta. Till styrelsens glädje var Erland villig att ställa upp som reservdelsförvaltare. Styrelsens val bekräftades även av årsmötet i Linköping då man valde in Erland i styrelsen för Club Sonett Sweden.

I övrigt kan väl även nämnas, att han när ni läser detta är nyvorden trebarns-far, så han ska nog kunna fylla upp sin tid!

Välmatade hyllor i klubbens lager, Erland sorterar och lägger in i hyllor.

Regler för reservdelshantering i Club Sonett Sweden

Per Alvestig

Det är ett stort ansvar vi i klubben tagit på oss i och med att vi köpte in detta parti Sonettdelar. För att underlätta för den fortsatta hanteringen av vårt reservdelslager har vi i styrelsen tagit fram spelregler för hur reservdelslagret skall hanteras. Målet har varit att göra reglerna få och enkla. Har Du som medlem några synpunkter på förbättringar tar vi tacksamt emot dem, antingen på vår insändarsida eller på årsmötet.

1. Målet med reservdelslagret är att i samklang med klubbens stadgar trygga reservdelshållningen och därigenom verka för Saab Sonetts bevarande. Således ej för spekulation eller personlig vinning.
2. Även om lagret av praktiska skäl ligger hos en fysisk eller juridisk person ägs delarna av Club Sonett Sweden.
3. Reservdelarna skall, om styrelsen så beslutar, vara försäkrade mot stöld, brand, vattenskada och åverkan, vilket görs av styrelsen i Club Sonett Sweden eller reservdelsförvaltaren och i så fall mot ersättning av CSS. Det åligger förvaltaren av reservdelarna att iakttä normal aktsamhet och se till att delarna är betryggande förvarade och väl inlåsta.
4. Styrelsen i Club Sonett Sweden skall ha full insyn i reservdelslagret och dess hantering. Påkallad revision utföres av ordförande, sekreterare, revisorerna eller annan representant i eller utanför styrelsen som styrelsen utsett.
5. Ersättningsnivån till förvaltaren av reservdelarna godkänns av styrelsen och justeras årligen vid behov. Ersättningen skall täcka lagerkostnad, hanteringskostnad vid order samt registerhållning.
6. Nivån på reservdelspriserna bestäms av styrelsen för Club Sonett Sweden. Prisförändringar görs vid behov. Man måste vara medlem i Club Sonett Sweden för att köpa delar av klubben och medlemskap ger automatiskt rabatt på reservdelspriserna.
7. I händelse av att någon av parterna Club Sonett Sweden respektive förvaltaren av reservdelarna vill avsluta samarbetet skall motparten underlättas om detta vid innevarande års årsmöte. Därefter är uppsägningstiden ett år.

Reservdelslista

Här nedan hittar du de delar som Club Sonett Sweden nu har i sitt reservdelslager.

När du beställer delar från lagret kontaktar du **Erland Johansson** Linköping, som är den ansvariga för reservdelsförsäljningen, hans telefonnummer är **013-27 04 12**. Försäljningen kommer att ske genom postförskott i första hand, vid köp av större delar sker leveransen enligt överenskommelse med Erland.

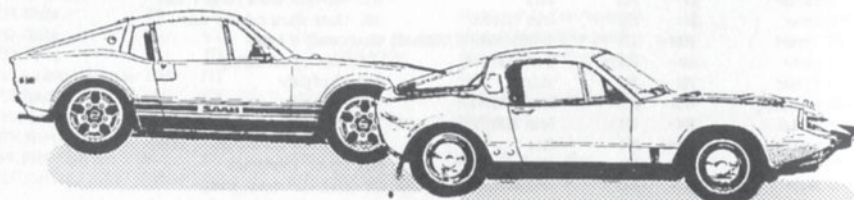
Passa på att fynda Sonett delar nu när du har chansen, även en Sonett kan gå sönder!

RESERVEDLAR FRÅN CLUB SONETT				Datum: 910906	Sida 1
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL. MODELL CH.NR	SPEC	
7400266	Gavel	110:-	Alla		Hjulhusplåt V.fram bakom hjulet
7400351	Börrstolpe	90:-	II till -268		Vänster sida
7400641	Raa	295:-	II, II V4 alla		Stolsunderrede V och H
7400955	Kylarfäste	20:-	II, II V4 Alla		Vänster
7401888	Panelbräda	1000:-	II till -78		Trä
7402282	Börrstolpe	90:-	II till -268		Höger
7402720	Kylarfäste	20:-	II, II V4 alla		Höger
7403231	Hjulhus	370:-	II alla		Höger bak
7403253	Hjulhus	650:-	alla		Mittbit höger fram
7403579	Ledskena	295:-	alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	6:-	alla		Till bl a ledskena 7403579 i höger dörr
7403728	Börrskal	1300:-	II, II V4 till -328		Vänster
7403736	Börrskal	1300:-	II, II V4 till -328		Höger
7403884	Glas	140:-	II, II V4 alla		H + V lilla rutan i dörr
7404619	Rutfäste	110:-	II, II V4 alla		Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	9:-	II, II V4 till -328		Till dörrgångjärn
7405780	Mellanlägg	10:-			Finns ej i res.delskatalogen
7407745	Fästöra	30:-	II, II V4 alla		Bilbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarna	30:-	alla till -7050303		Till torkarmotor
7409212	Stänkskydd	60:-	II, II V4 alla		Vänster
7409220	Stänkskydd	60:-	II, II V4 alla		Höger
7409238	Fäste	40:-	II, II V4 alla		Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	40:-	II, II V4 alla		Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	80:-	II V4, III alla		Höger, golv i motorrua
7410095	Fläktstos	80:-	II V4 till -1228		Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	250:-	II V4 329-1228		Till värmpaket
7411309	List	7:-	III alla		Till genow. vid golv och torped
7411960	Mellanlägg	6:-	II V4, III till -97725002000		Till läsekanisa dörr
7412117	Börrläs	295:-	II V4 328-1868		Höger
7412935	Arm	6:-	Alla		Till broesvarn. kontakt
7413057	Pedalstall	150:-	II V4 329-1868		Till kopplingspedal
7413479	Lagring	250:-	II V4 från 520- USA		Rattlagerbock
7413735	Hållare	80:-	II V4, III från 329 -		Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	70:-	II V4, III till -71501265		Över värmpaket

RESERVELDELAR FRÅN CLUB SONETT				Datum: 910906	Sida 3
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL. MODELL CH.NR	SPEC	
7414055	Torpedplåt	400:-	II V4 från 1229 -		
7414188	Kabel	10:-	II V4 från 550 -	Till ljusrelä	
7414295	Kona	40:-	II V4, III alla	Övergång värreapaket-rår i kupén	
7414477	Knutplåt	40:-	II V4, III från 1229-	Trekantplåt i motorrum	
7414493	Låsbleck	25:-	II V4 från 1229-	Till handsfackslucka	
7414543	Kulsniappare	20:-	II V4 från 1229-	Till handsfack	
7414576	Plåt	300:-	II V4 från 329-	Luftintag vid torped	
7414808	Reglagearm	15:-	II V4, III alla	Till ventilation def./golv	
7414956	Tättningslist	25:-	II V4, III alla	Vid lock värreapaket	
7414998	Lykta	250:-	II V4, III från 1229-	Blinkers fraa USA	
7415102	Skena	50:-	II V4 från 1229-	Höger skena till höger stol	
7415268	Vinkel	6:-	II V4, III alla	Fäste till värreapaket	
7415599	Konsol	100:-	III alla	Vänster nedre fäste dörögångjärn	
7415615	Konsol	125:-	III alla	H och V övre fäste dörögångjärn	
7415821	Kåpa	65:-	III alla	Främre H-hjulhusplåt vid generator	
7415979	Kylarfäste	30:-	III alla	H och V nedre kylarfäste	
7416001	Panel	1700:-	III till -97725001185	Instrumentpanel	
7416225	Lucka	950:-	III alla	Motorlucka	
7416266	Dörrarm	800:-	III till -97725002000	Höger	
7416274	Kabel	300:-	II V4, III alla	*kabel till batteri	
7416464	Stolpe	128:-	III alla	V-plåt mellan sido och bakre sidoruta (rostfri)	
7416480	Mellanlägg	3:-	III alla	Till gångjärn bakre sidoruta	
7416571	Varvräknare	500:-	III alla		
7416662	Plåt	130:-	III alla	H-inre mot torped och dörrstolpe	
7416738	Åxel	190:-	III alla	Till höger lamphus	
7416787	Konsol	45:-	III alla	Fäste till styrväxel	
7417025	Bult	40:-	III alla	Till bakre ventilationsruta	
7417173	Pyggsant	300:-	III alla	Plåt framför tanken	
7417199	Pedalplåt	90:-	III alla	Mellan golv och torped	
7417355	Kabelknippe	50:-	III alla	Till blinkers/helljusspak	
7417389	Kullänk	150:-	III alla	Mekaniska vid växelåda	
7417413	Konsol	500:-	III alla	Till golvväxel i kupén	
7417421	Bult	120:-	III alla	Lagring till växelapak	
7417454	Kullänk	160:-	III alla	Till växelapak	
7417470	Hylsa	17:-	III alla	Till kullänk 7417454	
7417496	Bricka	3:-	III alla	Till bult 7417421 (växelådan.)	
7417504	Bricka	3:-	III alla	Till bult 7417421 (växelådan.)	
7417538	Fjäderspärr	10:-	III alla	Till växelådan	
7417546	Kåpa	800:-	III till -97725002000	Växelspakskonsol ("kardantunnel")	
7417579	Förstärkning	45:-	III alla	Till främre hjulhus/motorrum	
7417694	Lagerbock	300:-	III till -70500303	Till rattstäng	
7418031	Fästbygel	10:-	III till -97725002000	Till varvräkn.	
7418049	Fästbygel	10:-	III till -97725002000	Till hastighetsa.	
7418197	Skena	20:-	III alla	Till handsfackslucka ("gångjärn")	
7418379	Plåt	25:-	III till -97725002000	Täckplåt radiouttag	
7418494	Medbringare	25:-	III alla	Till rattstäng, bakom ratt	
7418502	Rattlagerkåpa	125:-	III till -70500303	Plastkåpa över rattstäng	
7418536	Ytterplåt	130:-	III alla	Höger bakom passagerarstol	
7418544	Ytterplåt	130:-	III alla	Vänster bakom förarstol	
7418635	Slang	6:-	III alla	Till vindrutepolarpump	
7418700	Karosskal	12000:-	III äldre utförande		
7418734	Fäste	27:-	III alla	Vänster till instrua.panel	
7418742	Fäste	35:-	III alla	Höger till instrua.panel	
7418759	Fäste	30:-	III till -97725002000	Mittre till instrua.panel	
7418767	Handsfackslucka	100:-	III alla	Koapl.	
7418775	Konsol	60:-	III alla	Fäste till läs motorlucka	
7418791	Dörrskal	1300:-	III alla	Vänster	
7418809	Dörrskal	1300:-	III alla	Höger	
7418817	Dörrstopp	50:-	III alla	Åra i framkant dörr	
7418833	Dörrlås	140:-	III till -70500303	ev. fel i res.delskatalog	

RESERVELDELAR FRÅN CLUB SONETT				Datum: 910906	Sida 2
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL. MODELL CH.NR	SPEC	
7418841	Mutter	40:-	III alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås	
7418882	Fensterhiss	300:-	III alla	Höger	
7418932	Ruta	200:-	III alla	H + V lilla rutan i dörr	
7419021	Instrumenttavla	115:-	III alla	Till varvr, hastighetsa. mm	
7419070	Klädsel	165:-	III alla	Inre matta vänster hjulhus	
7419104	Klädsel	270:-	III alla	Yttre matta höger hjulhus	
7419161	Klädsel	130:-	III alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)	
7419179	Klädsel	130:-	III alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)	
7419237	Klädsel	395:-	III alla	Över växelspakskonsol	
7419260	Klädsel	270:-	III alla	Matta till V-tröskel	
7419278	Klädsel	270:-	III alla	Matta till H-tröskel	
7419302	Isolerplatta	70:-	III alla	Vänster golvassonite	
7419484	Åxel	150:-	III alla	*Parallellstäg mellan huvudljus	
7419971	List	6:-	III alla	Till bensinpåfylln. slang	
7420110	konsol	50:-	III till -97725002000	Fäste värre,vent. reglage	
7420219	Slang	60:-	III till -70500303	V-ventilations slang	
7420235	Tättningslist	40:-	III Från 71500001-	Till stora rutan i dörr	
7420284	Stäng	75:-	III alla	Till läsning dörr	
7420326	Bygel	35:-	III alla	Fästbygel bakljus	
7420656	Skruv	3:-	III Från 71500001	Till fästbygel torkarmotor	
7420664	Manöverlänk	45:-	III till -97725002000	Till dörrlås	
7420706	Plåt	75:-	III alla	Högaltargaller	
7420813	Distanshylsa	3:-	III Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr	
7420854	Bricka	3:-	III alla	Låsbricka till gångjärn i dörr	
7421027	Distanshylsa	3:-	III alla	Till stäng 7420284 låsanövr. insida dörr	
7421134	Isoler-skiva	50:-	III alla	Isolering bakstaa (Gullfibertyp)	
7421175	Bricka	8:-	III alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)	
7421183	Stag	30:-	III alla	Till innerskära främre hjulhus	
7421241	Fäste	35:-	III alla	Till rattlagerbock (kringlan)	
7421315	Fjäder	5:-	III alla	Till motorluckelås (pinne)	
7421506	Stopparm	50:-	III alla	Till huvudljus	
7421696	Etikett	10:-	III 70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja	
7421704	Slang	35:-	III 70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder	
7421761	Bricka	15:-	III till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus	
7421795	Bricka	1:-	III alla	Till manöverhandtag huvudljus	
7421951	Plåt	5:-	III från 71500001-	Till värreutblås golv	
7421993	Torpedplåt	700:-	III alla		
7422058	Slang	75:-	III Från 71500001-	Returränsledning	
7422207	Bricka	5:-	III Från 71500001-	Till sprint handbrosspak	
7422223	Kabelknippe	60:-	III Från 71500001	Till vindrutetorkarspak	
7422231	Kabel	45:-	III alla	Till signalhorn	
7422272	Jordkabel	25:-	III alla	Liten under panelen	
7422447	Skena	75:-	III alla	Fästskena storarutan i dörr	
7422504	Sidklädsel	325:-	III 70500228-97735002100	Vänster över dörr	
7422512	Sidklädsel	325:-	III 70500228-97735002100	Höger över dörr	
7422538	Kåpa	120:-	III till -71501265	Tantrörsåpa	
7422546	Klädsel	600:-	III 70500228-97725002000	Vänster sidostycke bagagerum	
7422553	Klädsel	600:-	III 70500228-71501200	Höger sidostycke i bagagerum	
7422561	Klädsel	100:-	III alla	I bagagerum ovanför bakstaa	
7422611	Dörrlås	275:-	III från 71500001-	Vänster dörr	
7422629	Dörrlås	275:-	III Från 71500001-	Höger dörr	
7422975	Mutter	2:-	III alla	Till rutfäste stora rutan i dörr	
7423098	Skruv	3:-	III Från 71500001-	Till fäste stora rutan i dörr	
7423254	Konsol	700:-	III 9772500088-97725001185	Växelkonsol i kupén	
7423312	Fäste	60:-	III Från 71501201-	Fäste inst.panelhandtag	
7423619	Fjäder	75:-	III alla	Bäckspärrfjäder	
7423635	Rattstäng	475:-	III till -70500303		
7423700	Vinkel	10:-	III Från 71501201-	Till brytare huvudljus	
7423825	Ledningnät	700:-	III Alla	Till motorrum och belysning fraa	
7423882	Hållare	75:-	III Alla	Till reläer i motorrum	
7424013	Stylt	10:-	III 97725001186-97725002000	AUX-stylt till instrua.panel	

RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT		Datum: 910906		Sida 4	
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL. MODELL CH.NR	SPEC	
7424047	Bricka	5:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	20:-	III	Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424203	Dämpare	350:-	III	Alla	Stång växelmekanism
7424229	Ledningsnät	350:-	III	97725001186-97735002300	Till tank och bakljus
7424252	Kontakt	100:-	III	Från 97725001186-	Till bältes varnare
7424286	Växelstäng	325:-	III	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	25:-	III	Från 97725001186-	Till bakljuskontakt
7424328	Konsol	500:-	III	Från 97725001186-	Växelspåk-konsol
7424518	Fläktenhet	750:-	III	Från 97725000001-	Kupéfläkt
7424526	Isoleringsmatta	75:-	III	Från 97725000000-	Mot torped
7424567	Stöd	95:-	III	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	20:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	425:-	III	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	125:-	III	Alla	Höger främre hjulhus framifrån mittbit
7425036	Skytt	10:-	III	97725001186-97725002000	FAN-skytt till instr.panel
7425085	Fäste	70:-	III	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425267	Dörrstolpe	450:-	III	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	31:-	III	Alla	Till störtlåda
7425390	Bricka	5:-	III	Alla	Till störtlåda
7425481	Dörrram	800:-	III	Från 97725002000-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	25:-	III	Från 97735000001-	Till varvräknare
7425770	Störtlåda	475:-	III	Alla	
7425812	Hänöverstäng	250:-	III	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hällare	10:-	III	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel (oklart vad)
7425895	Bult	25:-	III	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	590:-	III	97735000001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425994	Hänöverlänk	60:-	III	Från 97735000001-	Till låsmechanism i dörr
7426018	Matta	25:-	III	Alla	Till förv.fack vid växelspåk
7426380	Klädsel	600:-	III	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	35:-	III	Från 97735000001-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	20:-	III	Från 71500001-	Till returfilter bränsle
7426737	Skyddshälje	350:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstäng	75:-	III	Från 97725000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	35:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	10:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	95:-	III	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	35:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	35:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	50:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassi
7427818	Fästvinkel	50:-	III	Alla	Höger vid torped på chassi
7427859	Kaross	12000:-	III		
7428071	Skärmedel	2900:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmedel	2900:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmedel	1500:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmedel	1500:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1000:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1350:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428154	Karossdel	1900:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
7499999	Golv	2700:-			kompl.golv chassi



Möte i Nystad 1992?



Styrelsen i Club Sonett Sweden har planer på ett höstmöte 1992 i Nystad i Finland för att vi ska kunna besöka Saabmuseet där. Museet är klart sevärt, så det är dags att Club Sonett Sweden arrangerar en träff där.

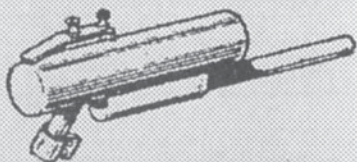
Då Du förstår att det krävs en hel del planering för att kunna anordna ett sådant möte, paketpriser undersöks o.s.v., ber vi Dig vänligen att redan nu anmäla Ditt intresse till vår sekreterare Michael Petersson, tel. 013-62062, så att vi vet om det är värt att arbeta vidare på denna idé.

Anmälan är förstås inte bindande så här långt i förväg, men gör oss ändå den tjänsten att höra av Dig till Michael, senast den 1 november i år!

Du som väntar...

...på att få in Din artikel i Sonettvärlden, ha tålamod! Av naturliga skäl prioriterar vi det material som är tidsbundet, t.ex. om träffar, årsmöte eller en artikelserie som t.ex. den Björn Karlström skrivit. Vi försöker även få en viss balans i varje nummer, bara ha en artikel om "Min Sonett" o.s.v. För oss som gör tidningen känns det trots allt bättre att ha ett litet lager med opublicerat material som inte får plats än att ha brist på artiklar. Alltså, sätt igång och skriv om Din bil, hur Du köpte den, renoverade den o.s.v. och försök ha tålamod med oss om den inte kommer med i nästa nummer av Sonettvärlden! Artiklarna skickar Du till tidningens redaktör.

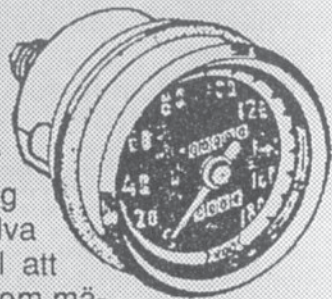
Bakre ljuddämpare



Ni som undrar över hur det går med bakre ljuddämpare till Sonett III kan vi informera, att förhandlingar pågår mellan klubben och Ferrita. Vi har fått ett bud från Ferrita som vi inte är nöjda med. Har Du några frågor är Du välkommen att kontakta:

Erland Johansson, tel 013- 27 04 12, kvällstid.

Efterlysning



Hastighetsmätare till Sonett III. Har Du en sådan att låna ut så hör av Dig direkt. Vi har tänkt att nyttillverka själva mätartavlan och behöver en mall att fotografera av. Det gör alltså inget om mätaren är defekt. Priset för tavlorna kommer troligen att hamna på runt 200-300 kr.

**Ring Mats Jonsson
tel. arb. 0150/58751, bost. 0150/12904.**

Har du synpunkter...

rörande Sonettvärlden – skriv till insändarsidan!

Historiken om Sonett II, såsom jag såg den

Av Björn Karlström



Björn Karlström, som bland mycket annat designat Sonett II har skrivit en mycket fyllig och detaljerad artikelserie till Sonettvärlden för att komplettera historiken kring Sonettens tillkomst. Självklart är det Björns personliga åsikter som redovisas och vi tar gärna upp eventuella synpunkter på tidningens insändarsida. Eventuellt eftertryck av artikelserien får endast göras efter medgivande från Björn Karlström.

*Vi är mycket glada över att kunna publicera materialet då en del information hittills varit opublicerat, bland annat en del av de rika illustrationerna.
Jan-David Skavén*

Här följer fjärde delen av Björn Karlströms intressanta serie om Sonettens tillkomst.

historik

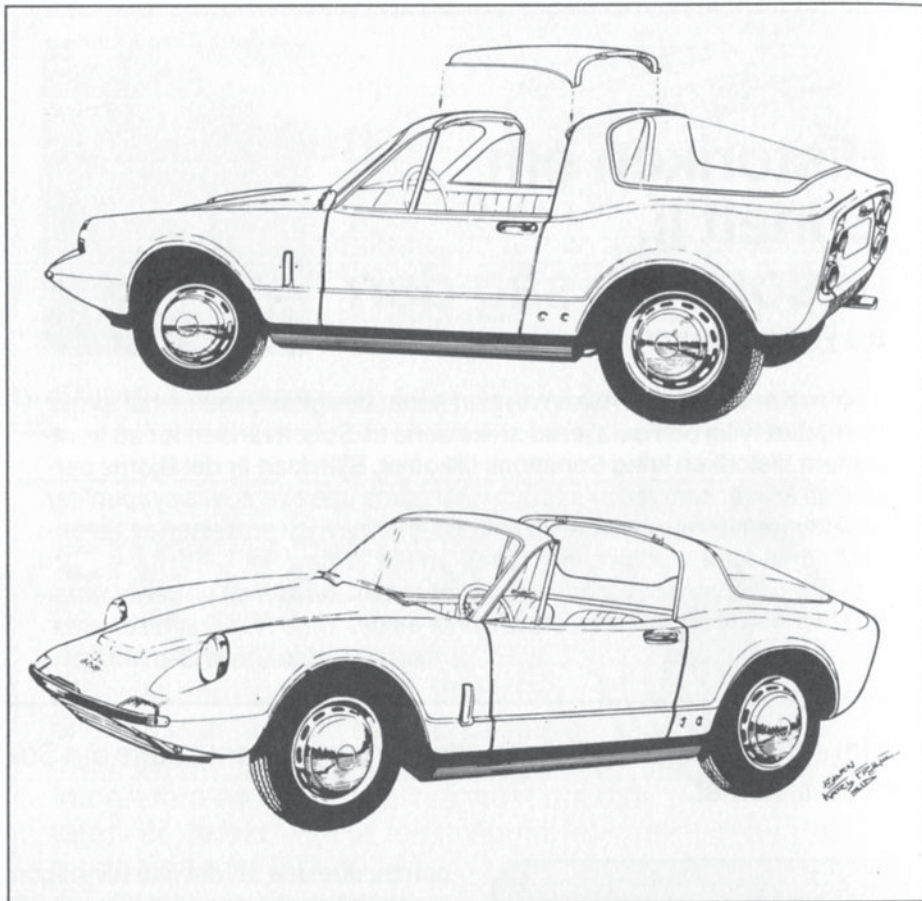
Den 25/6 skrev jag till Andreasson att jag löst problemet med hur ett avtagbart tak skulle kunna åstadkommas, samt att jag hade en idé om att vi skulle kunna göra en Jeep av chassiet! Beträffande det avtagbara taket, så anser jag dock att bilen inte blir bättre på kuppen. Den blir både tyngre, mer utsatt för skrammel och läckage, samt betydligare dyrare att framställa!

Den 20/7 ringde Björn Andreasson

och meddelade att det inte blir någon "egen" bilfabrik uppe i Hudiksvall, eftersom Norrlandsfonden backat ur projektet - men att SAAB nu satsat pengar på prototypen, så nu kan vi ta fram karossen!

Detta meddelande mottog jag med blandade känslor. Vad skulle nu hända med projektet, när "vår" bilfabrik spolats - och skulle bilen bara bli ett nytt exemplar av de många prototyper som byggts, både i USA och här hemma...!

Men först och främst måste karossen till bilen tas fram på "nolltid", eftersom Andreasson ringde mej om detta den

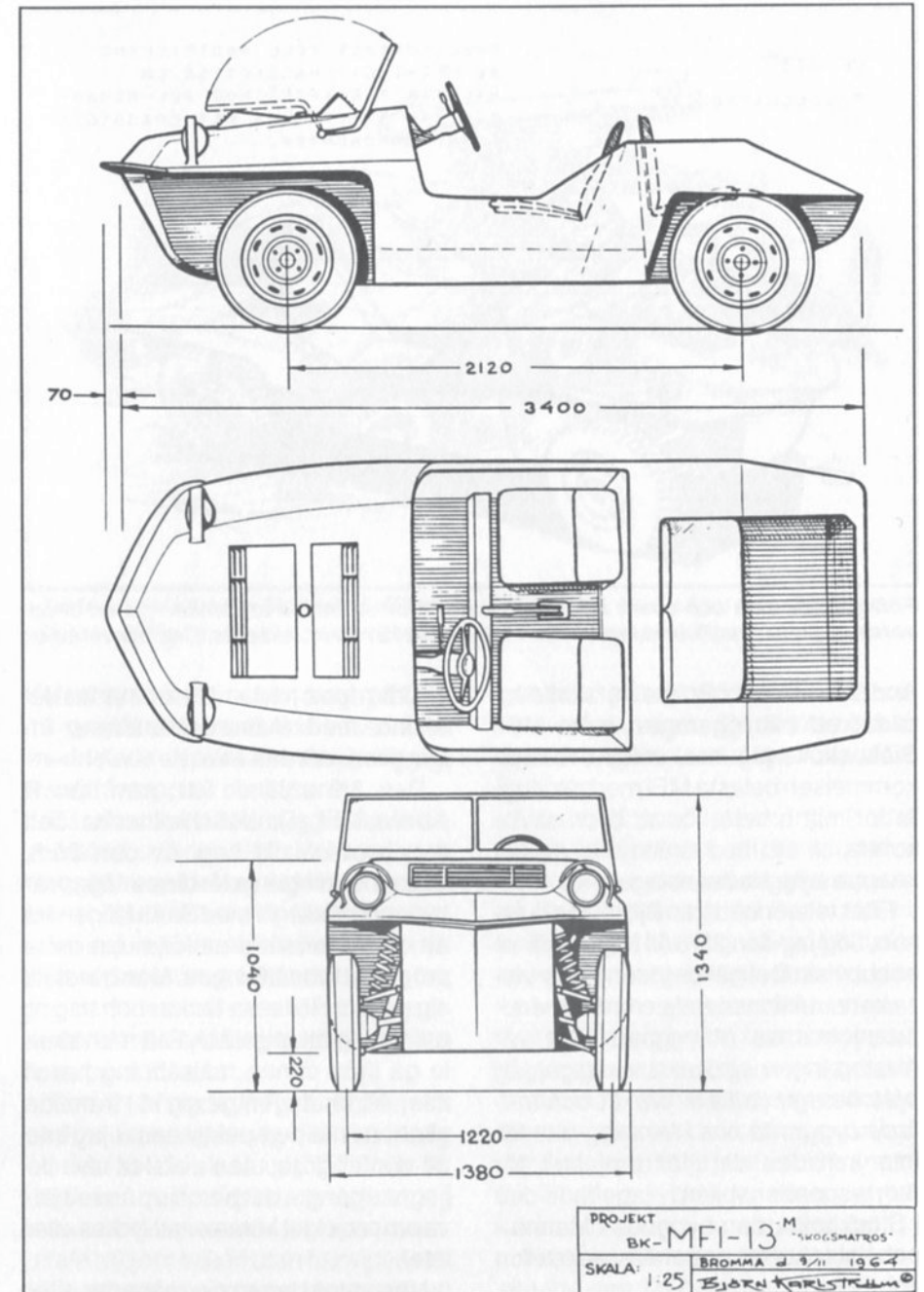


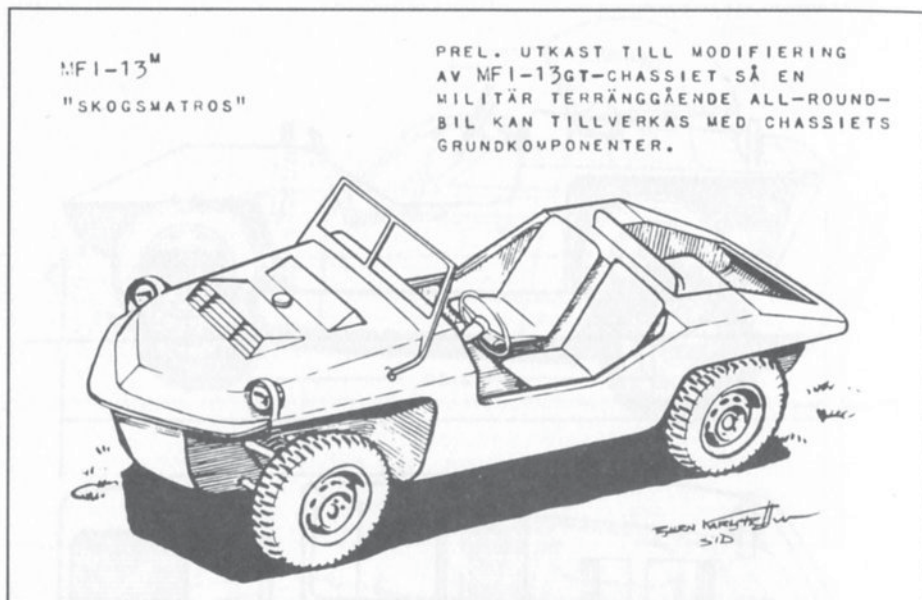
Förslag till avtagbart tak (Rolf Melldes önskemål) tätningsproblem och skrammeld:o befarades av konstruktören...! Sammanhängande tak behövdes för att karossen inte skulle bli för "sladdrig".

27/7, och sade att hela bilens existens berodde på om vi fick fram den snarast!

Oron för projektets framtid och min plats i detsamma, lämnade mig ingen ro. Därför skrev jag den 20/8 ett brev till Dir G Hellner, MFI (ny direktör efter ing. R Abelin), i vilket jag redogjorde för "min ekonomiska" uppgörelse med

ing. Abelin - och frågade om MFI tänkte överlåta hela projektet på Saab - och om jag skulle planera vidare på lång sikt eller om mitt arbete ansågs vara avslutat nu, när det tycks vara moget för att gå i eventuell produktion. Jag omtalade att den ursprungliga överenskommelsen var att "VI" (Jag, B





Föregående sida och ovan: MFI-13-chassiet blev så stabilt att tanken på en Jeep-version kunde öka tillverkningsserien - om Armén kunde intresseras. Den här versionen

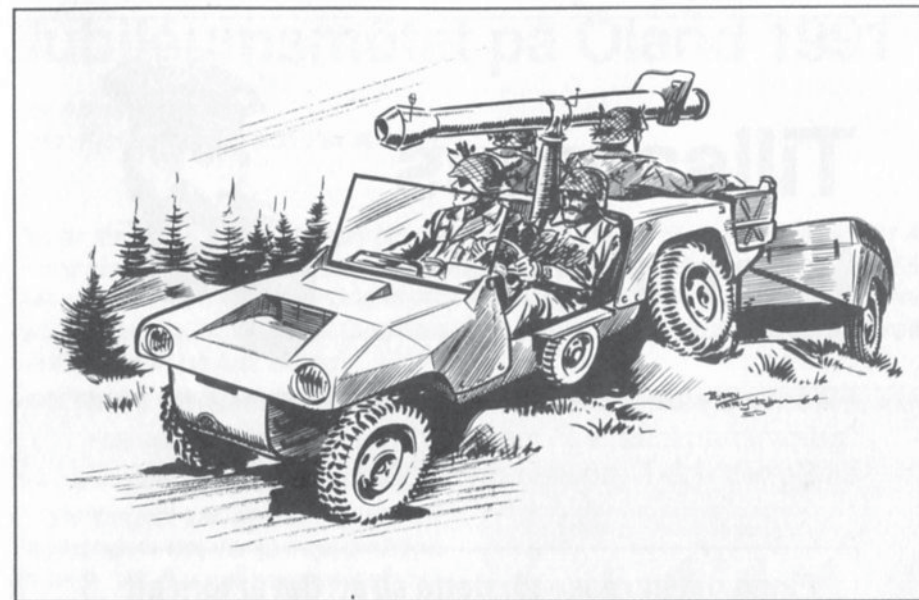
Andreasson och R Abelin) skulle ha bildat ett bilbyggarteam inom MFI! Själv skulle jag inte, enligt överenskommelsen belasta MFI med räkningar för mitt arbete, för att bilen skulle kunna bli till med anledning av det knappa byggnadsanslaget!

Efter telefonbud från Björn Andreasson, flög jag den 25/8 till Malmö på en snabbvisit. Det gällde lösandet av vissa konstruktionsdetaljer rörande vindrutestolparnas utbyggnad. Det var första gången jag över huvud taget såg plåtchassiet i all sin "prakt", och träffade byggarna hos Heinels! - inte för inte kallades det här projektet för "korrespondensbilen" - jag ritade den i Stockholm, den byggdes i Malmö - och kontakterna uppehölls via telefon och brev!

Tiden fram till den 1/9 arbetades det sedan med instrumentbrädans inbyggnad, dörrlås mm...

Den 3/9 anlände ett brev från R Abelin, MFI. -Direktör Hellner har bett mej besvara ditt brev av den 20/8. Skicka räkningarna för dina utlägg. Vår tanke är också att med Saab få igenom att du får fortsätta att följa upp detta program i fortsättningen. Man har ställt sig positiv till dessa tankar och någon anledning att misstänka att man skulle gå ifrån denna målsättning har vi inte. Att för dagen ge sig in i framtida ekonomiska perspektiv anser jag inte att vi skall göra, utan avvakta utvecklingens gång... det beror ju på oss själva om projektet kommer att lyckas eller inte!

Nästan på dagen nio månader efter



väckte en del intresse bland de Finländska militärerna... men något utvecklingsarbete utfördes aldrig - mest på grund av brådskan med att få fram prototypen till originalbilen.

det att de första strecken drogs på MFI-13-projektet ringde B Andreasson och meddelade att plåtkarossen var färdig, framifrån upp till vindrutan!

Därefter fortskred bygget med expressfart, och den 1/10 skickade jag ett färgsättningsförslag till MFI, eftersom bilen började närma sig sin fullbordan.

I slutet av november infördes ett nytt namn i projektet. Av B Andreasson fick jag då veta att Saabs försäljningsdirektör Arne Rydberg besiktigt bilen "och blivit förtjust".

Den 4/12 ringde dir Rydberg mej och undrade om jag ansåg bilen så färdig att den kunde visas upp för Saab-direktionen m fl. Jag talade om att jag inte sett bilen, varför jag inte kunde uttala mig om saken utan hänvisade till MFI, som jag hoppades hade gjort ett

gott arbete! Jag bad också att få närvara vid visningen. De skulle höra av sig när datum faststälts, lovade dir Rydberg.

Den 8/12 meddelade ing. Rudolf Abelin telefonledes att bilen nu fanns i Linköping... och vid ett arbetsbesök på Saab/Linköping (fpl Saab 105-interiördesign) blev jag, efter påstötning hos dir Rydberg, i tillfälle att se "underverket" i hans garage som hastigast. Trots det emotionella första intrycket, såg jag genast att det fanns vissa saker som kunde hyfsas till, designmässigt. Men bygget verkade förtroendeingivande och proffsigt - fattas bara annat! Dir Rydberg tyckte att bilen var "en karamell" - som han uttryckte det.

Visningen av bilen inför direktionen skedde den 7/12 och varken MFI-fol-

Tillsammans kan vi...



Filtertillverkaren MANN har lovat att försöka ta fram "gummimanschetter" mellan förgasare och luftrenare till Sonett II 2-T (artikelnummer 733 24 97).

Finns det intresse för detta så att det är lönt att fortsätta "jakten"?

Du som är intresserad och behöver dessa gummimanschetter, hör av dej till Hans Eklund senast 1 november, tel 0171-29 964.



ket eller jag var närvarande. Vi var inte inbjudna! Åtminstone jag blev aldrig underrättad!

Därefter skedde ingenting för min del under januari 1965, annat än att jag hade ett par brevkontakter med dir Rydberg angående mina funderingar på hur en eventuell serieversion av

bilen skulle kunna se ut - utan att ändra alltför mycket på ursprunget. Jag översände några skisser på front- och akteruppsnygningar - och fick i utbyte några fotografier av prototypen för att underlätta mina vidare funderingar. Någon helt *ny* design var inte aktuell - ansåg han.

Forts i nästa nummer.

Jubileumsmötet på Öland 1991

Per Alvestig

Foto: Kjell Wihlborg och Per Alvestig

Det är lördagen den 18:e maj och jag är på väg tvärs över Sverige. Målet är Öland via Kalmar och Ölandsbron. Senast jag var på Öland måste ha varit 1965. Den gången åkte jag i en mörkblå 96:a årsmodell 1963. Det var passande med tanke på jag nu är på väg till Club Sonett Swedens och Svenska Saabregistrets jubileumsträff på just Öland.

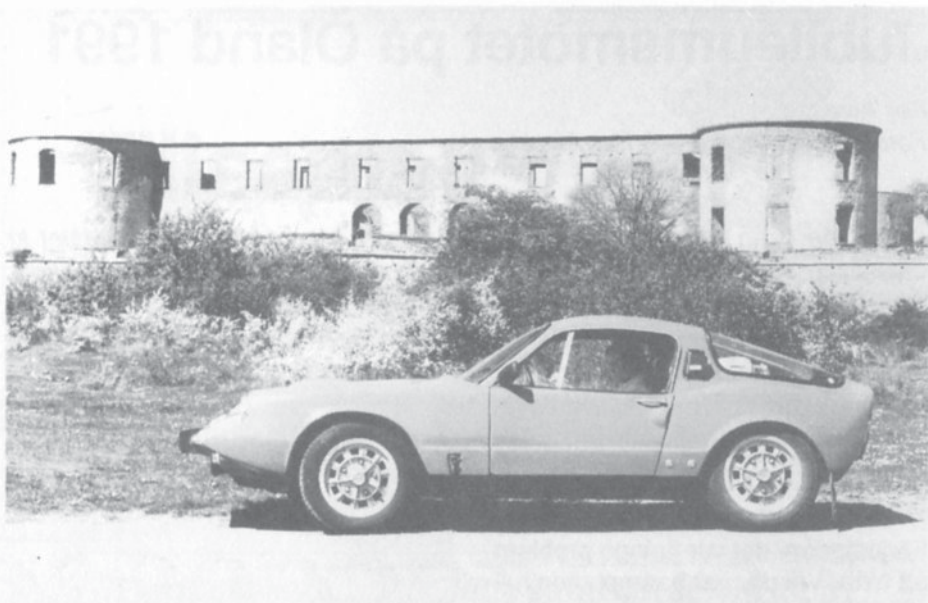
vårmötet

Samlingen var på hamnplanen i Färjestaden, det var ju inga problem att hitta. Väl där var hamnplanen full med Sonetter och tvåtaktssaåbar. Turisterna, de med husvagnar ni vet, fanns det gott om, de slängde avundsjuka blickar mot våra bilar.

Efter samling och sedanligt morsande startade herrarna Johansson/Eklund (arrangörerna) en 135 km lång tipsrunda på södra Öland. Jag visste inte att det fanns så mycket vägar på hela Öland. Tipsrundan gick via ett antal sevärdheter bla. Eketorps fornborg. Med jämna mellanrum var det tvärstopp i dikeskanten där ovan nämnda Eklund placerat ut den ena kluriga frågan efter den andra. Det gällde att veta vad nosagfjädern sitter, vad Saab 210 var för något och vad karossen till MFI 13 är gjord av, plus mycket annat. MFI 13 ja! Vår hovleverantör vad gäller intressanta bilar till

En riktig Saab-blandning på ett blåsig Öland.





Borgholms slottsruin i bakgrunden, i förgrunden Sonett V4 1968.

mötena, Pelle Rudh, ställde i år upp och lånade ut MFI 13 bilen ur muséets samling. Mycket trevligt just tack vare kopplingen till Björn Karlströms artikelserie om (Sonettens) MFI-bilens tillkomst. Den enda Sonett som har plåtkaross, de ni som gissade på plywood...

Lång dags färd mot natt..

När klockan närmade sig kvällen anlände vi till Ekerums Camping, ett härligt ställe vid kanten av Kalmar-sund. Här fick vi tillfälle att prata bilar och grilla, hungerkänslan var enorm efter en heldag på Ölands vägar.

På kvällen var det även prisutdelning för de olika tävlingarna. Första priset för vårens finaste Sonett gick i år till Åke Olsson och en Sonett tvåtakt, Tim

Bishops f.d. bil. Åke var minst av allt nöjd med Tims "renovering" varför han spenderat ett antal tusen timmar i garaget, ett arbete som rönt uppskattning bland mötesdeltagarna.

Åke fick förutom sedvanlig buckla ta emot ett vandringspris som Berndt Eliasson gjort vilket hädanefter tillfaller vinnaren av årets finaste Sonett. Andra pris gick till Bertil Maununen, också Sonett tvåtakt, en mycket fin bil som Bertil tagit hem från USA. Tredje pris-tagare blev Torsten Andersson.

Det fanns flera alternativ till övernattnig. Mest Saabish var Jonas Salén med flickvän, de bodde i en Saabo husvagn. De mer konventionella hade en campingstuga.

Söndag morgon var det avfärd. Alla Saabarna åkte i kortege upp över den



Grillaften.

norra halvan av Öland. Turen gjordes i två etapper med paus och manöverprov i Störlinge. Nästa mål var Källagården i Löttorp. Dit anlände vi lagom till lunch.

Efter lunch fanns det möjlighet att prova på cross-cart, större och kraftigare än go-cart. Man körde runt i ett

kalkstensbrott och fighterna var hårda, det kan vi som var där intyga.

Vid 17.00 tiden var Club Sonett Swedens och Svenska Saabregistrets gemensamma jubiléumsträff tillända. Det råder inget tvivel om att Jan Johansson och Hans Eklund lyckats till 100 %!

Visste Du...

att det här är det 42:a numret av vår klubbtidning sedan starten 1981?!

Göteborgsmötet 1991

Hans Jartoft

Fotograf: Kjell Wihlborg

Innan Hans tar vid med själva mötesartikeln vill jag gärna nämna en liten episod från Göteborgsmötet: Efter kortegen med poliseskort (se nedan) stod jag och talade med en av poliserna. Efter ett antal frågor från polisen om när de gjordes, antal, modellvarianter osv. harklade han sig och frågade: "Hrm, hördudu, hur fort går Sonetten egentligen?" Jag harklade också, log och svarade: "Hördudu, jag har läst att de ska gå ca. 170-175 km...." Polisen log.

Jan-David Skavén

höstmötet

Lördagen den 24:e augusti började i strålende sol och mer eller mindre blänkande Sonetter rullade in genom

porten vid den närmast sagolika grindstugan vid Tjolöholms slott och raddade sedan upp sig på en gräsplan nedanför slottet. Detta visade sig vara mycket sevärt och det har en påkostad interiör där marmor, gyllenläder och

Göteborgarna fick stora ögon när Sonetterna erövrade staden.



Trafikstockning på Sonettgatan.

ädelträ är rikligt förekommande. Slottet är även tekniskt avancerat för sin tid. Värt att nämna är de varmluftssystem som kunde användas för uppvärmning trots öppen spis i varje rum! Egendomen hade ett eget elkraftverk och vattenförsörjningen skedde från en egen bergsjö. Badrummen är utrustade med rundspolande duschar. En rejäl dammsugare på ca. 1 ton drogs runt slottet och slangarna drogs sedan in genom fönstren!

Guidningen avslutades med kaffe och kaka i personalflygeln. Efter en runda i vagnsmuséet blev det så dags för orienteringsrallyt upp till Göteborg.

Bilarna startade på en given starttid med en minuts mellanrum och man skulle med hjälp av en tydlig men uppmärksamhetskrävande vägbeskriv-

ning köra på en okänd idealtid till Göteborgs maritima centrum.

Vägen slingrade sig vackert förbi Fjärås, Kungsbacka, Särö, Kullavik, Askim och genom Göteborgs sydvästra delar ner till hamnen. Alla bilar hittade i stort sett rätt utan att förirra sig men idealtiden visade sig svåruppnådd.

Ettan Per Karlsson var dock inte mer än 8 minuter sen. Som god två kom Gunnar Utbult och trea Kjell Lindemark, bara ett par minuter efter segraren.

Totalt kunde ca. 25 bilar räknas in inklusive 2 st. Saab 9000 CS som kom direkt från Saab i Trollhättan exklusivt för Sonettklubben. Detta endast fyra dagar efter offentliggörandet, mycket uppskattat.



Dags för rundvandring på jagaren Småland.

Maritimt besök

I hamnen gick vi ombord på jagaren Småland där vi fick se hur livet ombord kunde gestalta sig. Sedan fick man gå ner i en intilliggande U-båt. Väl nere kan man bara häpna över hur komplex en U-båt är och det är definitivt inget för folk med cellskräck.

Därefter blev det dags för en sight-seeingtur över Älvsborgsbron och upp på Ramberget. 100 m. ö. h. kunde man njuta av utsikten samt av kaffe och bulle. Turen fortsatte tillbaks över Götaälvbron där polisen tog täten och eskorterade oss uppför Kungssportsavenyn ända till Götaplatsen.

Paraden väckte naturligtvis berättigad uppmärksamhet. Efter uppställningen på Götaplatsen blev det en

avstickare till Sonettgatan, ett måste för varje Sonettägare.

Kvällen avslutades med middag på restaurangen hos Öjareds golfklubb. Middagen avnjöts i en mycket trevlig miljö med intressant arkitektur såväl interiört som exteriört. Några Saabfilmer visades, bland annat David Hermans presentation av nya 9000 CS. En trevlig dags aktiviteter avrundades till sist med prisutdelning för längsta färdväg, vilket gick till Jan-David Skavén, samt priser till topptrion i orienteringsrallyt.

Dag två på Göteborgsmötet

Söndagen började vid Nääs slott där en tipspromenad utefter sjön Sävelången satte benmuskelnerna i arbete. Frågorna handlade mest om bilar



Arrangörerna hade lyckats få med två 9000 CS bara fyra dagar efter introduktionen, här en CS i gott sällskap.

och teknik och de var ganska svåra, men att ingen prickade in antalet skruv i en burk som utslagsfråga förvånar dock något, de var 97 förstås..!

Även denna dag gjorde solen oss sällskap och färden styrdes nu mot Tollereds kraftstation där vi togs emot av en guide som visade oss ett litet kraftverk från seklets början. Detta har med sina tre turbiner försörjt hela Tollereds samhälle med el under seklets första hälft och var i drift så sent som 1982. Då var det inte längre hållbart att arbeta i en station där strömförande skenor och frånskiljare sitter helt oskyddade bland instrumenten. Detta och övrig utrustning skulle bli för dyrt och en ny modern liten station byggdes istället.

Efter detta intressanta besök ryckte det lite i gaspedalfoten hos de flesta och en liten tur på ringlande Sonettvägar enligt programmets vägbeskrivning vidtogs. Rundan gick i mål nere vid den vackra kajen vid Nääs gamla fabriker. Helgens träff avslutades med kaffe och smörgås samt prisutdelning för tipsrundan där Ingemar Tviksta tog hem första platsen med fru Barbro som god tvåa. Tredje platsen kneps av Jonas Sahlén.

Avslutningsvis kan sägas att det av kommentarerna att döma var mycket nöjda träffdeltagare som styrde sina bilar hemåt och det är alltid skönt när arrangemanget fungerar enligt programmet.

Väl mött på nästa års träffar!

Min SONETT

Martin Brolund

Det hela började en dag i mitten av 70-talet. Jag och mina föräldrar var på väg hem. Vi hade varit hos mina farföräldrar. Jag var väl i 7-årsåldern och räknade SAAB:ar (själva satt vi i en 96:a) för att fördriva tiden, plötsligt ser jag den, en liten, läcker gul sportbil med uppfällda strålkastare, "pappa, pappa," vad var det där för en bil? frågade jag. "En SAAB SONETT" svarade min far.

jag och min SONETT

Va, en så snygg sportbil och dessutom en SAAB, mitt beslut fattades på några sekunder: "En så'n ska jag ha när jag blir stor" förkunnade jag.

Åren gick och jag hade väl mer eller mindre glömt bort SONETTEN, (pga produktionstopp och det lilla antalet i Sverige) då jag började jaga sportbi-

lar i tidningsannonser. Plötsligt en dag fick min far syn på en annons i DN: SONETT-74 bortslumpas... Jag ringde säljaren som berättade var bilen stod (olåst), att den var importerad från USA och ej var registreringsbesiktigad. Den gick inte heller att rubba eftersom pedalstället hade roststat fast, men motorn gick bra. Tja man kan väl åka och titta i alla fall resonerade jag, så vi åkte. Vi letade oss fram och där stod den, mindre än jag kom ihåg, inte sam-

Sonetten just "hemkommen".



ma lyster i den gula färgen och allmänt risig, men dock en SONETT. Vi tittade så gott det gick undertill och lyfte på mattorna för att se dolda rostskador. "Oj, oj, det är mycket jobb för mycket pengar", sa fadern, "men eftersom det mesta är SAAB-komponenter från andra modeller så kanske det inte blir några problem", fyllde han på. Själv hade jag provsuttit och gått runt bilen och det sa "klick" vid första mötet så "klickade" det på som en värsta automatkamera vid andra. Lite oroad var jag ju av det dåliga skicket och det höga priset men saken var klar, den här måste jag ha.

Efter ytterligare några turer var bilen min. Vi knuffade upp den på en släpvagn och drog hem den med en annan SAAB (13 år yngre och betydligt pig-gare).

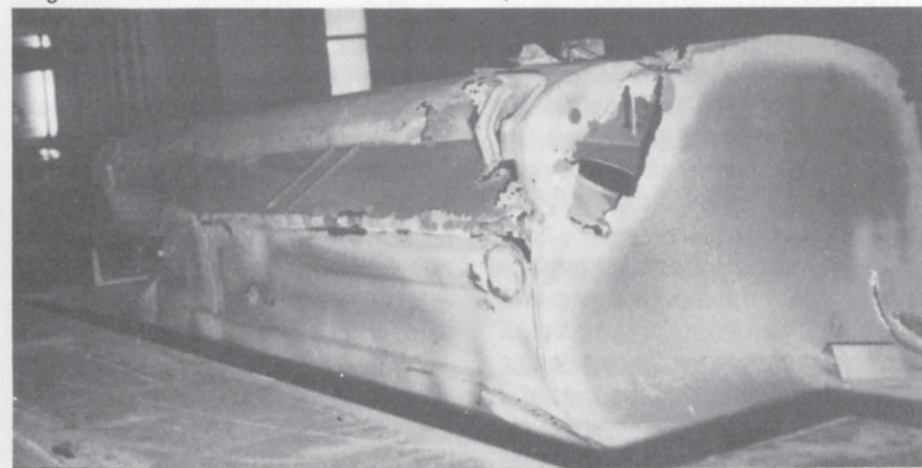
När vi kommit hem och rullat av bilen samlas nyfikna och intresserade grannar för att studera kapet (vraket).

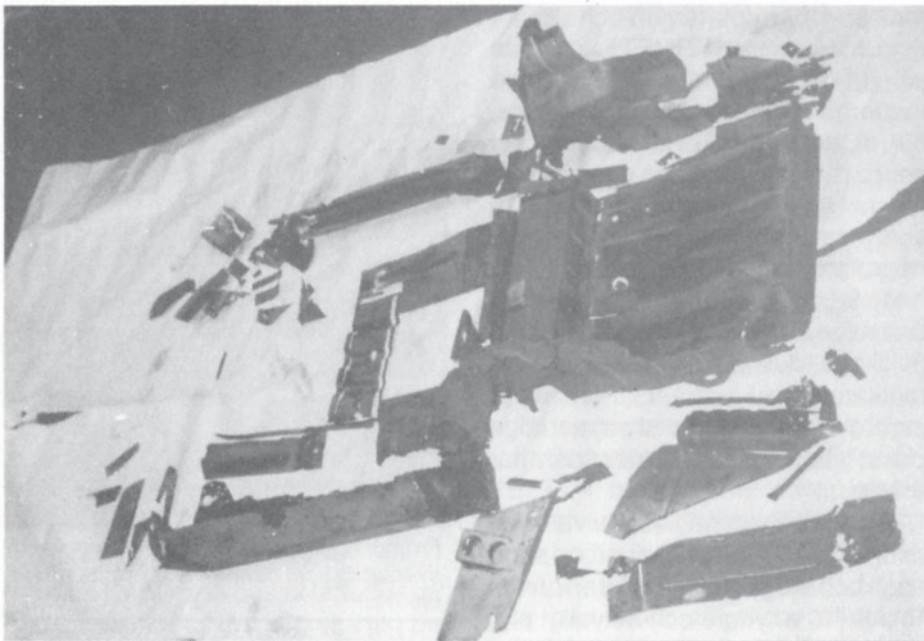


Främre högra hjulhuset. Observera punkt-svetsarna som hänger kvar i karosserikittet.

En av grannarna, Gert Loqvist (20 år som bilplåtslagare på SAAB i Södertälje) undrade hur vi skulle göra med svetsjobbet. "Vet inte. Vi har aldrig

Höger tröskellåda sedd under- och framifrån, hela undersidan borta.





En del av bitarna som vi slängde.

svetsat själva och har inte tänkt lära oss det på den här bilen", svarade jag. "Om ni vill så kan jag hjälpa er" replikerade Gert. "Visst jättebra" sa jag.

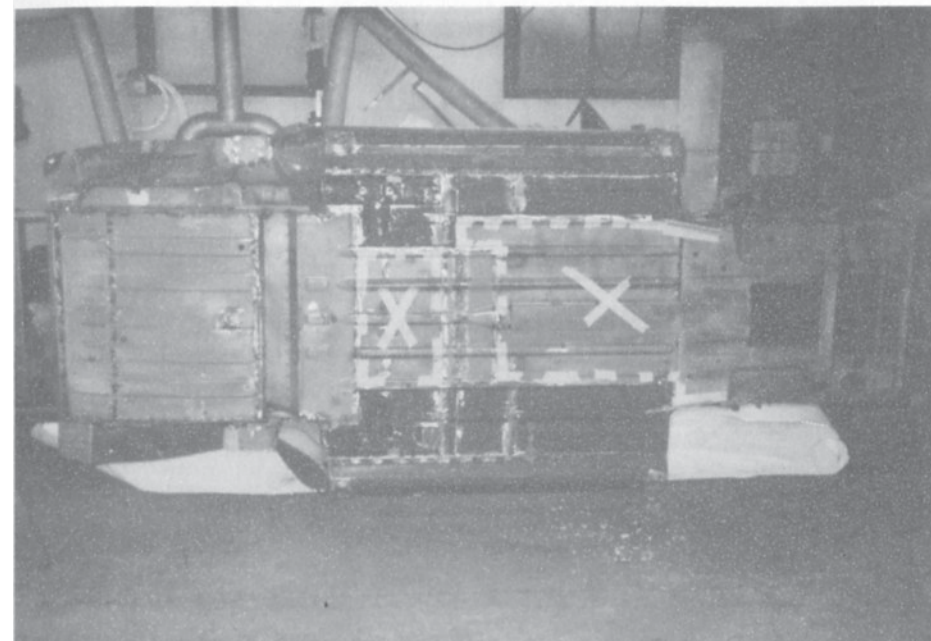
Den första åtgärden på bilen var att hålla rostlösningsmedel på pedalstället för att försöka få upp rörlighet på pedalerna. Efter ca. 2 veckor, många omgångar rostlösare och ännu fler ryckningar i pedalerna så gled de nästan smärtfritt, bilen var körbar (no more comments).

Så var det dags för den stora demonteringen inför renoveringen. Allt skulle tas bort, stolar, inredning, kaross och motor. Ju mer som demonterades, ju mer insåg vi hur omfattande arbetet skulle bli. Chassit var rejält ruttet, när jag skulle lossa en av säkerhetsbältes-

bultarna så upptäckte jag att det enda som höll den på plats var heltäckningsmattan, resten var bortrostat. Som om det nu inte skulle räcka med rosten så upptäckte vi att bilen hade varit krockad på vänster bakskärm, bakaxeln var böjd och båda bakre inre hjulhusen var bucklade av kofångarstagen. Gert tittade över till oss lite då och då under demonteringen och när han såg hur sladdrig konstruktionen hade blivit p g a rosten så sade han till oss att vi absolut måste ha en jigg med de rätta måtten om vi ville ha bilen rak efter svetsen.

Jiggens historia berättar här min far:

Hur gör man en jigg till en Sonett? Gert rådde oss att göra en ram av fyr-



Färdigsvetsat sett underifrån, fastsatt i jigg två. Kryssmarkerat är gammal plåt.

kantsrör 100 X 100 mm. Men hur får man Sonettens mått på lämpliga fixpunkter?

Jag började med att ringa runt i klubben, lyckades konstatera att ritningar fanns, men blev samtidigt upplyst om att ritningarna var så svårlästa att jag inte skulle ha någon nytta av dem? Jag konsulterade istället V4-ans verkstadshandbok som är mycket lättförstådd.

Genom att räkna om V4-ans mått med 349 mm kortat axelavstånd fick jag fram nya diagonaler. Verkstadshandboken anger dock inte måtten från basplanet och uppåt, Dessa mått fick jag via FFV-företaget Samefa med riktbanken car-o-liner. Med mina ritningar som grund tillverkade Tage Wil-

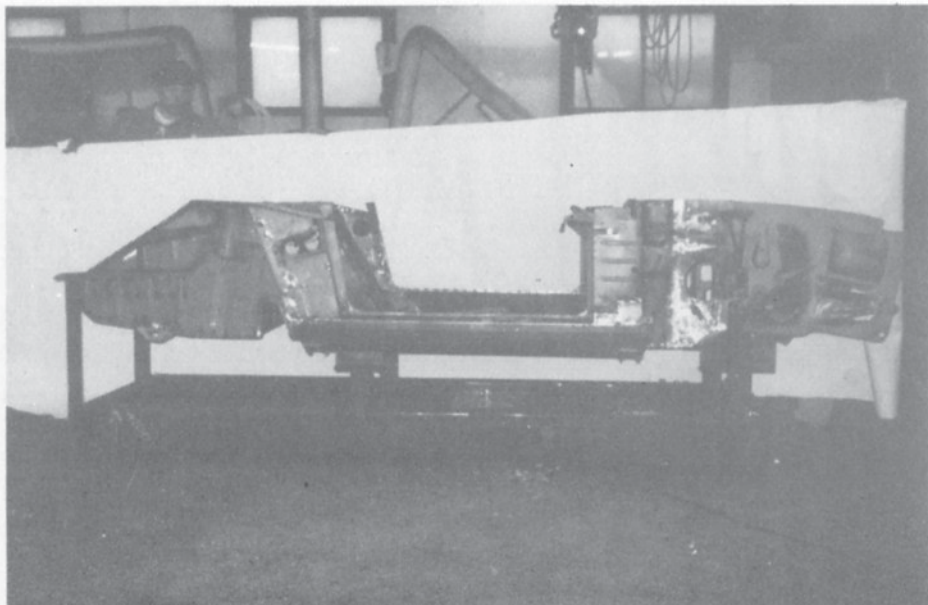
liamssons ingenjörfirma en riktbank/jigg av en ram i 100 X 200 mm fyrkantsrör.

Tack vare jiggen kunde vi byta mycket stora delar av bottenplattan utan att riskera måttförändringar.

Den som vill ha en jigg och inte tänker tillverka en kan köpa vår till det sponsrade priset av 3000:-

Plåtjobbet

Vi började med att passa in chassit i jiggen, den passade, alltså hade åtminstone inte fixpunkterna flyttat på sig vid krocken. Arbetet fortskred med början vid vänstra sparklådan och fortsatte bakåt. Därefter den högra sidan på samma sätt (i grova drag). Trots att jag hade köpt så otroligt mycket delar



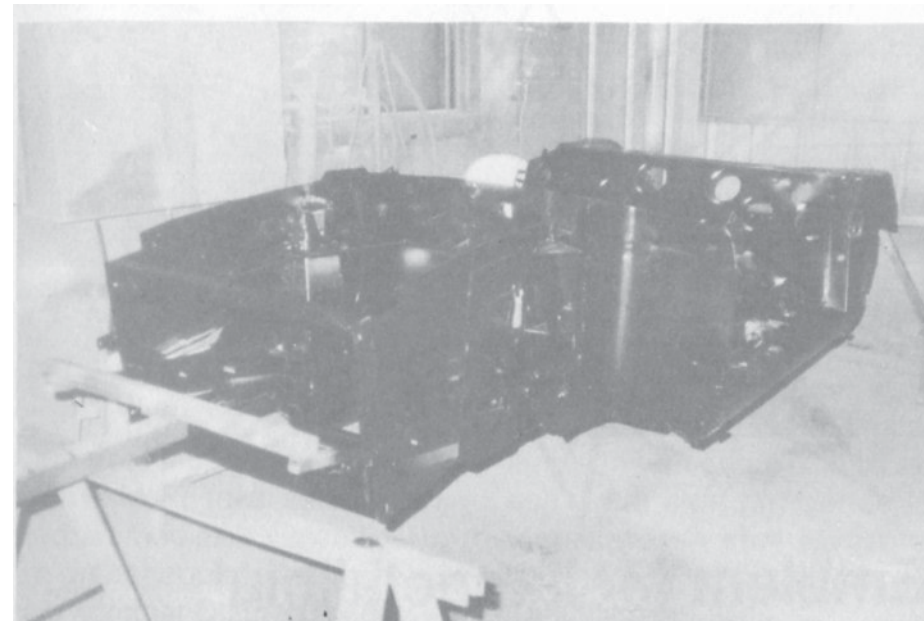
Färdigsvetsad.

från SAAB (tyckte jag) så fick vi "skräddarsy" ca 2 m² plåt med hjälp av Williamssons klipp och bockmaskiner. Arbetet med att återskapa Sonetten till originalskick kom vi att kalla en blandning mellan arkeologi och bilplåtslageri. Det är inte alltid så lätt att se på någonting rostigt och tillknölat hur det har sett ut från början, men som tur är så har bilen två sidor.

Eftersom vi hade tillgång till en expert, Gert, så lät vi honom utöva sin yrkesskicklighet med svetsning, riktning (små magiska bankningar lite här och där) och många goda råd. Själva skötte vi främst tillverkning av nya delar, amputering av sjuka delar, inpassning av friska, slipning, målning med svetsprimer o s v.

När man lägger ner så mycket tid på att restaurera en bil så vill man inte att den skall börja rosta igen, även här tillfrågade vi experter (bl a Korrosionskyddsinstitutet) och kom fram till att det bästa skyddet för just den här konstruktionen var 1 lager zinkepoxi (zinken fungerar som offeranod och ger ett kemiskt skydd) och 2-3 lager tjärepoxi (som ger ett mycket bra mekaniskt skydd och i händelse av att ett stenskott skulle slå genom så flyter färgen ihop över skadan och "självläker" därigenom). Bättring och lack skötte Rauno K Sulalampis blästring och industrimålning.

Nu har vi tagit hem bilen som står och väntar i garaget på att "husses" ork och bankkonto ska fyllas på.



Första lagret tjärepoxi har kommit på.

Hittills under arbetet vill jag tacka framför allt:

Min far, som har varit till ett ovärderligt stöd och hjälpt till under hela processen.

Min mor, som står ut med två stycken konstant bilpratande personer i familjen och bildelar spridda över hela huset.

Gert Loqvist, plåtslageriexpert (övriga kommentarer överflödiga).

Ingenjörfirma Tage Williamsson AB, som ställt upp på ett helt otroligt sätt, med både människor och maskiner.

Rauno K. Sulalampis blästring och industrimålning, som ställt upp

på de mest konstiga tider och haft stort tålamod.

Nobels industrifärger AB, industrifärgerna

Grannar o vänner som alltid ställer upp när våra verktyg inte räcker till.

Jag tackar för mig för den här gången och hoppas återkomma med fortgående rapporter om arbetets fortskridande.

Med vänlig hälsning:

Martin Brolund

Redaktionen för Sonettvärlden ser med stort intresse fram emot att få ta del av kommande rapporter om renoveringen, som säkert ger andra en hel del tips!

Nyttillverkning

Emblem för lättmetallhjul typ Sonett och EMS, Art nr 89 18 823.

Då och då frågas det efter det blå och silverfärgade Saab emblemet i centrum på våra Sonett och EMS fälgar. Frågar man Saab's reservdelsförsäljning så är det ersatt av ett helsvart plastlock av enklare utförande som inte tillfredställer någon som vill ha sin bil i originalskick. Vi har forskat längre än reservdelsexpeditens "Går inte att få tag i" och tyvärr funnit att verktyget är skrotat 1984. Det kan gå att hitta begagnade emblem i USA för ca 130 kr/st exkl frakt. Detta har

gjort att vi har haft kontakt med tillverkare om nyttillverkning i en mindre serie.

Som alltid så orkar inte klubbarnas (Club Sonett Sweden och Svenska Saab Registret) ekonomi med att ligga ute med så mycket pengar som det är fråga om för tillverkningen.

Nu är det alltså upp till Dig! Beroende på våra uppskattningar om hur liten eller stor serie som tas fram efter din och andras beställning kommer priset att kunna variera mellan 130 kr



Emblem för lättmetallhjul

och ner till 50 kr/st exkl moms och frakt. Priset är således jämförbart med eller väsentligt lägre än begagnade emblem! Nu kommer Du med i bilden. Är Du beredd att skicka in nedan-

stående kupong som en bindande beställning på x antal emblem? Får vi tillräckligt många beställningar (förfrågan kommer att gå ut i USA också) blir det dags för förskottsinsbetalningar.

När detta är klart kan vi dra igång tillverkningen.

Beträffande måttriktighet, kvalitet osv så har vi både originalritning samt en detalj som likare, och vi har stort förtroende för leverantören som levererar både till Saab och övrig europeisk bilindustri.

Sänd in talongen **senast 1 Nov.**

Ja jag vill beställa _____ stycken

emblem art nr 89 18 823



Namn

Adress

Postnr Ort

Sändes till: Club Sonett Sweden

c/o Hans Eklund

Sämskarbogatan 49

199 33 Enköping

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Chassinummer 000.016 är liksom 000.014 orenoverad. Efter att ha rullat med interimskyltar ett år så registrerades den på ANA i Nyköping i maj 1967. Bilen var grön till färgen och Lasse Lönn Dahl körde runt med den i landet. Vid den här tiden hade både Saab och Volvo kändisar som rattade deras sportvagnar: Lasse åkte som sagt Sonett medan Roger Moore åkte runt i tv-rutorna med en Volvo P 1800.

Nåväl, säg den lycka som varar. Lasse fick skiljas från bilen fram på höstkanten när han fick ut en 68:a med V4 i och den här vagnen fick ett nytt hem i Skåne.

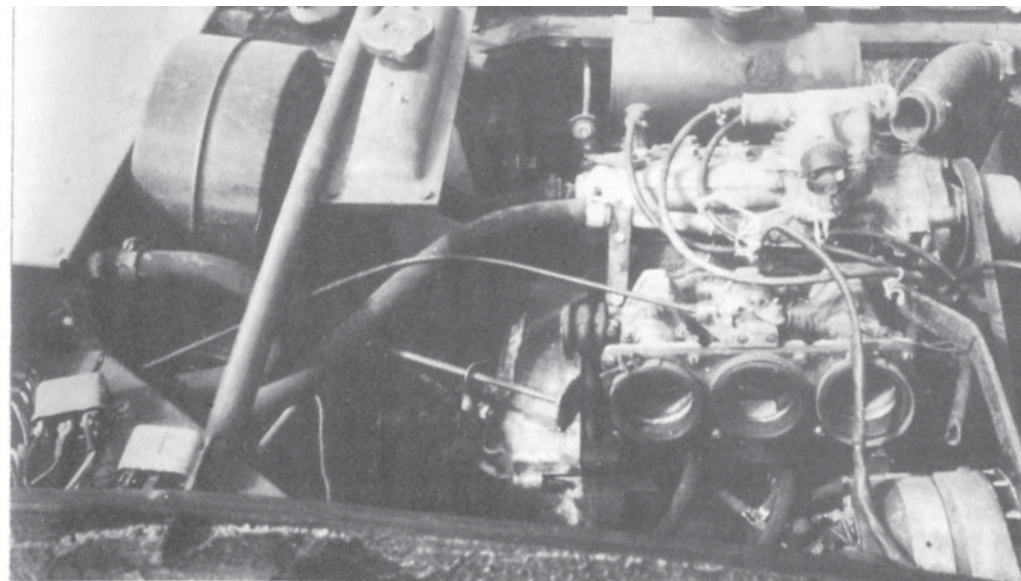
1969 hamnade den i Västerås där den krockade rejält och fick körförbud. Bilen reparerades och sedan var den hos några olika ägare i Uppsala innan

den i början på 70-talet hamnade hos Hans Backa Eriksson i Sigtuna.

Bilen stod sedan i 15 år innan den 1987 plötsligt blev till salu.

Själv var jag ett tag spekulant på den här bilen men så dök mitt fynd i USA upp så jag lät den vara, till förmån för Berndt Eliasson kom det senare att visa sig.

Fyndplatsen i Knivsta, undanknuffad i ett hörn på tomten till en bilverkstad. Observera blinkerslampan upp på skärmen (en saknades), de specifika Giuntinilamporna som satt på förseriebilarna.



Påbörjad "renovering" för cirka tio år sedan, vilket bestod i bortplockade slangar, kablar och rör. Som tur var så fans alla bortplockade delar bevarade i bagagerummet.

I dag är den gul och nerplockad i sina beståndsdelar och väntar på en välbehövlig renovering, varför man kan säga att den hamnade i rätta händer hos Berndt.

Den ärganska komplett och motorn lär ha varit nyrenoverad när den ställdes undan. Hoppas bara att den var välkonserverad... Rost saknas väl inte och en

del plast och inredningsjobb kommer till. Men det är ju sånt som hör till.

Den här bilen hade också fått ett koffertlås, som var väldigt bastant av någon ägare. Någon har helt enkelt skruvat dit två skjutreglar på koffertluckan (typ dassdörrslås). Enkelt och funktionellt. Att de inte kom på det nere i Arlööv....

"Juvelens baksida", vilken avslöjar-om än något difust- dassdörrslåsen!



Nyköpings Veterama, 29 juni 1991

Jan-David Skavén



Det är inte varje år som automobil-sällskapet i Nyköping arrangerar sitt Veterama, men när man gör det så är det med besked. Vi som åkte dit fick se hundratals trevliga samlarfordon av många olika märken med en viss tonvikt på bilar som ANA sålt, importerat eller till och med satt ihop. Där fanns ett antal SAABAR 92-96, 5 stycken Sonetter, Simca, Magirus vattenkanonbil som polisen haft men aldrig använt, Plymouth, De Soto, Fargo, Dodge, Skoda, Chrysler, Standard-Triumph, Goliath, Alfa Romeo, Aston Martin, Hillman och Sunbeam. Dessutom Jawa och CZ motorcyklar samt Grållen, det vill säga Fergusonstrakter. En härlig syn!

Självklart fanns det även en massa andra sevärdar bilar, alltifrån Porsche till Mercedes, Jaguar till NSU. Men inte bara det; i vattnet fanns det charmiga

gamla träbåtar, både motor och segeldito från Svenska Veteranbåtsföreningen. De var minst lika pietetsfullt renoverade eller bevarade som bilarna. I luften fanns det också en del att se: De Flygande Veteranerna kom flera gånger med sin DC 3:a Daisy, klart sevärt och jag blev lite nostalgisk. Det var nämligen den första plantypen jag flög med på 50-talet.

Det enda som saknades var väl egentligen ett ånglok och vagnar, möjligen beroende på att det inte fanns några spår vid Nyköpings gästhamn.... Den utlovade luftballongen kom inte upp i luften, för till allas sorg så började det regna och inte lite heller; det formligen öste. Det resulterade i att en del åkte i förtid, lite synd på ett så fint arrangemang av Automobilsällskapet i Nyköping, men vi kommer gärna tillbaka, mötet gav mersmak!

MHRF:s informationsbroschyr

Du som vill veta det senaste när det gäller MHRFs regler för samlarfordonsförsäkringar kan kontakta Jan-David Skavén, tel. 08/ 93 15 65 så skickar han Dig deras försäkringsbroschyr där man bland annat kan ta del av vad som gäller för brandsläckare och batterifrånkiljare. Den är även bra att ha om Du har tankar på att låta besiktiga Din bil av klubbens besiktningsmän. Om Du redan har en MHRF-försäkring ska Du redan ha fått hem broschyren i brevlådan i våras.

Rolf "Dumle" Carlsson har avlidit

På grund av sjukdom har vår medlem Rolf "Dumle" Carlsson avlidit i juli 1991 i en ålder av 48 år.

"Dumle", för han kallades nästan bara så, var aktiv in i det sista, både i sin civila gärning som eftermarknadschef hos SAAB och med sitt stora intresse, biltävlingar.

Tidigare körde han rally med t.ex. SAAB Sport och Monte Carlo 850 och på senare år bantävlingar.

Vi som var med i Odensbacken 1989 såg hans fina tävlingssonetter, en Sonett II V4 och en III. Han tävlade till och med med en av SAABs museibilar, nämligen SAAB Formel Junior.

Club Sonett Sweden beklagar Rolf "Dumle" Carlssons bortgång genom

Jan-David Skavén

sonettdraget!

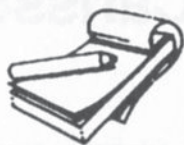
Du vet väl att du kan bli miljonär genom att vara medlem i Club Sonett Sweden. I varje nummer av Sonettvärlden lottas en penninglott ut till någon av klubbens medlemmar. För att vara säker på att du är med i varje dragning – se till att du betalar in din medlemsavgift i tid!

Vinnare i SONETTDRAGET den här gången blev:

Håkan Strandberg, Spånga

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Ibland så dröjer det innan vi får korn på vad som skrivits om oss och våra bilar, men förr eller senare så får vi ögonen på det och då refereras artikeln ofelbart i denna spalt.

- 1984 så skrev Gert Ekström en bok som hette Sveriges bilbyggare. Ett 20-tal sidor avhandlar SAAB. Författaren går grundligt igenom SAABs historik från det att Svenska Aeroplanaktiebolaget bildades i Trollhättan 1937 och framåt. Ett antal modeller passerar revy, från SAAB 92001 1946 till SAAB 900. Ja, man har till och med en skiss på en SAAB-liknande bil från 1935, ritad av Sixten Sason, - med fyrehjulsdrift!

Sonetter då? Jodå, så småningom kommer författaren även in på på dem och han börjar som sig bör med Sonett I från 1956. Självklart visas och beskrivs även de andra Sonetterna, alltifrån prototypen Catharina och MFI 13 till Sonett II och III.

- Din Bil, SAABs kundtidning har ett mycket fint färgreportage från SAABS bilmuseum i nummer 1, 1991. Som vanligt, höll jag på att skriva, koncentrerar man sig på Sonett I när det gäller Sonetterna och bland annat står museichefen Pelle Rudh i den vita SAAB Sonett Super Sport vid kanalen i Trollhättan. Det var ju den bilen som Erik Carlsson och Torsten Åman kör-

de i Mille Miglia för några år sedan.

- SAAB har även en intern personaltidning, SAAB IDAG och i nummer 17, från maj 1991 ser vi en bild på ovan nämnda vita Sonett I. Denna gång var den utlånad från muséet för att förgylla SAAB-SCANIAS sista bolagsstämma. Sista? Ja, det är ju så att Investor och Providentia är SAAB-SCANIAS nya ägare och därmed försvinner SAAB-SCANIA från börserna.

- Inte nog med det. I nummer 2, 1991 av vår kollega Sidorutan, organ för Östgöta Bilklubb "Alla tiders SAAB", hittar vi faktiskt också den vita Sonett I. Sannerligen en vittberest bil! Denna gång var den och ett 15-tal andra bilar, bland annat en SAAB Sonett III, 1970 utlånade till Classic Car Show i Linköping, 30 mars-1 april 1991. Där fanns också ett antal andra rariteter, till exempel en 1903 U.S.L. Dist modell, en 1924 Tidholm brandbil och en 1988 Ferrari F 40.

Så har det börjat komma reportage från årets tävlingssäsong: Enköpingsposten hade en artikel med bild på Hans Eklund där man rapporterade om Hans första start i sportvagnsserien i år. Det skedde i Norge, men tyvärr blev inte tävlingen så lyckad. Hasse kom först på nionde plats efter tekniska problem med tävlingsbilen, en Sonett

II, tvåtaktare. Det var frihjulet som hängde upp sig när han skulle byta växel i början av loppet. I skrivande stund ser vi med spänning på det fortsatta tävlandet och när ni läser detta vet ni hur det gick, blev det männe en seger senare på säsongen?!

Vårt jubileumsmöte på Öland passerade inte obemärkt i lokalpressen. Av Jan och Lena Johansson har vi fått följande:

- Den 16 maj hade Ölandsbladet en information om det kommande mötet där man berättade om programmet och var man kunde beskåda Sonetterna.

- Den 21 maj, efter mötet, slog Ölandsbladet på stort och hade en helsida. Journalisten Seppo Eklund berättade givetvis om Club Sonett Sweden och Svenska Saabregistrets Ölandsmöte och artikeln innehöll även del historik kring bilarna. Ja, inte bara de, den deltagande SAABO-husvagnen var också med i artikeln, som var fint illustrerad med fyra bilder. Att lite faktafel smyger sig in bjuder vi gärna på efter att ha läst ett så positivt och uttömmande reportage.

- Även Barometern hade en artikel om Ölandsmötet den 21 maj. Såväl lite bakgrundshistoria om Sonetter och tvåtaktare som resumé från vårt jubileumsmöte ryms i artikeln som illustreras av stolt Jan Johansson och Pelle Andersson poseras vid en 1965 års SAAB Sport. Men vad fick journalisten Vibeke Linse att skriva följande: "Efter en säkerligen inte alltför bekväm natt i bilen, deltog alla som vågade i ett manöverprov." Jag kan i alla fall på heder och samvete intyga, att vare sig jag eller hustrun övermattade i vår Sonett!

-Hänt i Veckan, av alla tidningar, hade i nr 34 av den 14 augusti 1991 en artikel som faktiskt berörde Sonetten. Åse Kleveland, Norges Kulturminister ni vet, har ju som vi nämnt tidigare en SAAB Sonett II V4.

I artikeln, skriven av Kent Finell berättar hon om sitt tidigare och nuvarande liv och kommer även in på Sonetten. Hon medverkade i en Karde Mamma-revy på Folkan i början av 70-talet och redan då åkte hon omkring i en SAAB Sonett -68 - och det gör hon



Åses bil, en Saab Sonett 1968 är en raritet. Åse har låtit rusta upp bilen och i dag är det den enda bil av det slaget som rullar i Norge.

fortfarande! - "Den här årsmodellen är ensam om att rulla i Norge", säger hon. Jag hade den stående i en lada i några år, men lät sedan SAAB i Sverige ta hand om den. För tre år sedan plockade de ner alla delar till minsta lilla skruv. Det tog ett år, men nu är den som ny.

Jag har fått massor av anbud från folk som vill köpa den och några gråter när dom får höra att jag använder den till vardags - till och från jobbet." Och jobbet, det är som sagt att vara konungariket Norges Kulturminister!

Pristagare på Öland

Frågesport:

1:a Tomas Lönnermo
Delad andraplats
Agneta Öberg
Per Alvestig

Manöverprov:

1:a Åke Andersson
Delad andraplats
Bertil Maununen
Martin Bergstrand

Finaste Sonett:

1:a Åke Olsson
2:a Bertil Maununen
3:a Torsten Andersson

Finaste Sport:

1:a Göran Clason
2:a Anders Kjellquist
3:a Göran Ollerstad

Finaste 92-96:

1:a Stefan Bjarting
2:a Göran Kölbörn
3:a Per Karlsson

Längsta färdväg med tvåtaktare:

Jonas Salén

Längsta färdväg med Sonett:

Erik Holmblad

Visste Du...

att Lars Söderman, Ekshäradsgatan 16, 123 46 Farsta, tagit över hanteringen av vårt medlemsregister?

Därför, om Du själv flyttar eller förändrar Ditt Sonettinnehav, skicka en rad till honom så underlättar Du vår uppdatering.