

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

## *världen*



- Vårmöte i Silverdalen
- Sonettsuccé på tävlingsbanan
- Saabfestivalen i Trollhättan
- Reservdelar/Sonetthandböcker

**3**  
**1992**



## Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

När ni läser det här börjar årets sonettsäsong närma sig sitt slut, för det är inte många nuförtiden som använder sina Sonetter året om.

Vårt vårmöte blev lyckat, ja jag törs skriva mycket lyckat! Vädret visade sig från sin bästa sida och arrangemangen av Åke Olsson och Britt Idensjö i Silverdalen var förstklassiga. Åke fick också sin omedelbara belöning av deltagarna då hans Sonett tvåtakt utsågs till "Finaste Sonett, vårträffen 1992" av medlemmarna, för andra året i följd!

Stort tack för mötet, mer om det kan Du läsa om i detta nummer av Sonettvärlden.

Tyvärr hade jag inte tillfälle att vara med på Saabfestivalen 1992 men de som var det säger att det var välarrangerat och kul att träffa så många Saabintresserade från både Sverige och utomlands. Vi hoppas på fortsättning nästa år!

Möten ja. Det är nu dags att tänka framåt, på nästa års möten. Då styrelsen och även årsmötet ansåg det vara bäst att de olika mötena i Sverige arrangeras lokalt men med stöttning från en central klubbmästare så är jag tacksam om de som kan tänka sig att hålla i ett Sonettmöte nästa år redan nu vill höra av sig till mig, det underlättar vår planering. Vi har ännu inte fått tag på någon klubbmästare och det är hög tid att någon medlem ställer upp på denna post, så att vi kan fördela arbetet bättre i styrelsen. Jag tror nog att det är mindre betungade att vara klubbmästare än det var förr då man inte måste arrangera egna möten, men idéer får man gärna ha gott om!

Bästa hösthälsningar,

Jan-David Skavén

**CLUB**  
**SONETT**  
**SWEDEN**

### Tidningens adress

c/o Jan David Skavén chefred.  
Vinhundsvägen 87  
123 62 Farsta  
08-93 15 65

### Styrelsen

Jan David Skavén, ordf  
08-93 15 65  
Per Alvestig, v ordf  
0520-978 61  
Michael Pettersson, sekr  
013-620 62  
Johnny Johansson, kassör  
0521-212 50  
Vakant, klubbmäst  
Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0171-299 64  
Berndt Eliasson, layout  
019-45 10 13  
Lars Söderman,  
matrikel, adressändringar  
08-604 71 83  
Erland Johansson, reservdelsförv.  
013/27 04 12

### OMSLAGSBILD:

Pristagarna vid vårträffen i Silverdalen, här samlade framför herrgårdsbyggnaden där tipspromenad och prisutdelning förrättades.

Klubbens postgiro  
**35 87 30-0**

### Klubbens adress

c/o Michael Pettersson, sekr  
Norra Malforsvägen 5  
590 60 Ljungsbro  
013-620 62

### Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Umeå  
0950-810 43  
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, Teckomatorp  
0413-708 00

### Nästa nummer av SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december

**Sista inlämningsdatum** för manuskript och annonsertill nr 4 är 31 oktober



# Min hobby

Johnny Johansson

---

Mitt liv som Sonettägare började redan 1971. Jag bodde i Falkenberg, var ung och nygift. Vi hade skaffat lägenhet och möbler, men det fanns lite pengar kvar, och då kom tanken: varför inte en sportbil? Tekniskt intresserad som jag var, och speciellt intresserad av bilar, så läste jag ju Teknikens Värld, och blev väl ganska tidigt övertygad om att framhjulsdrift var det man skulle satsa på. Men vad fanns att välja på, som också passade kassan? Valet blev inte så svårt, det måste bli en Sonett! Det blev en vit II:a, årsmodell -68.

---

## jag och min SONETT

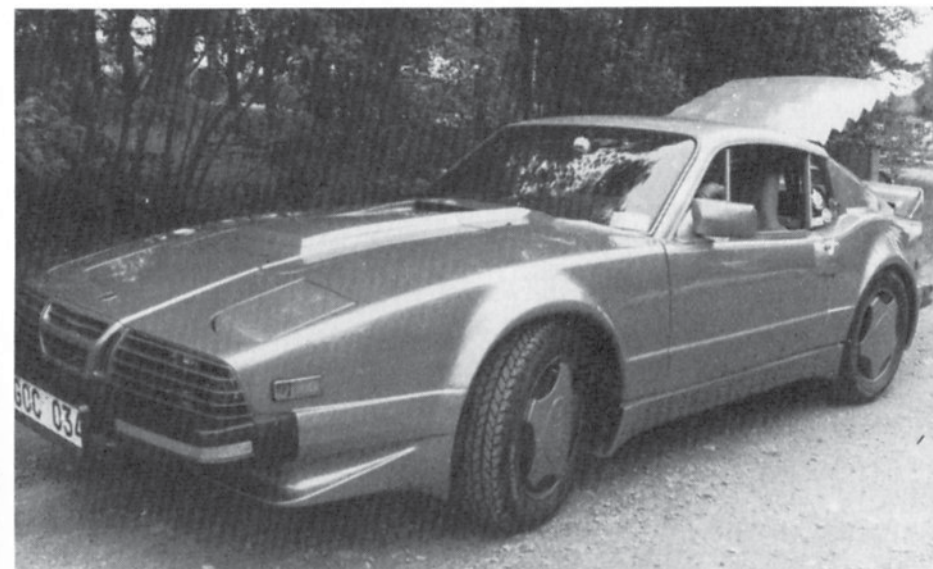
Vi hade det fint tillsammans, alla tre, i ungefär ett och ett halvt år, men då började magenväxa på fru Johansson, och hon fick svårt att ta sig in i Sonetten. Med tanke på barnvagn, blöjpaket och allt annat som hör till, insåg vi snart att en skilsmässa var oundviklig. På dentiden hade man ju bara råd med en bil. Den såldes till en bilfirma i Malmö, och det vore kul om någon hörde av sig och berättade vad som har hänt bilen sen dess. Den hade reg. nr N22492, chassinr. 602 och fyra extra ljus längst fram på motorhuven.

Sen följde några år med andra Saab-modeller, men Sonetten kunde jag aldrig glömma. Mitt intresse för bilar, och speciellt Saab (framhjulsdrift bl.a), gjorde att vi flyttade till Trollhättan våren 1973, och jag började jobba på Saab.

Efter ett antal år blev det aktuellt med två bilar i familjen, och en begagnad 96:a inköptes. Men snart gjorde sig tanken påmind: När man nu har två bilar då kunde väl den ena vara en Sonett? Som alla förstår, finns bara ett vettigt svar på den frågan. I augusti -81 hittade vi den hos K G Nilsson i Forsheda, en orange III:a, årsmodell -73. För att finansiera köpet blev jag tvungen att sälja min fina 99GLE, som jag köpt ny några år tidigare. Men vad gjorde det, Sonetten var ju viktigast.

### Jag börjar på drömjobbet

Några månader före Sonettköpet hade jag fått mitt drömjobb. Jag fick jobb som modellör på Saabs designavdelning. Det betyder att jag bygger modeller av framtidens bilar. Idag, drygt tio år senare, kan jag bara konstatera, att det fortfarande är lika kul. Första vintern med Sonetten ville jag ju prova mina nya kunskaper, och det resulterade i spoilers fram och bak, yttre backspeg-



Den starkt modifierade Sonetten skimrar i gult på taket och grönt därunde. Vi skulle önska ibland att vi kunde återge en del bilder i färg. Allt har Jonny ändrat; grill, spoiler, huv, tröskellådor, navkapslar - och ändå känner man igen Sonett-dragen! Grillen ansluter fint till både nyare Saabbilars och till en trend inom customizing att ha galler för hela fronten. Platsen är Visingsö 1988.

lar från 900:an, större instrumentpanel och ett ombyggt bagageutrymme med ett litet bakvänt säte åt barnen (se klubbtidningen, nr 3 -82 och 2 -83). Både fram- och bakspoiler var lösa delar som satt fast med skruv och dubbelhäftande tejp, jag ändrade inte något i själva karossen och tänkte väl heller inte göra några andra större jobb förutom underhåll och renovering när det behövdes. Men så drabbades jag av en företeelse som kallas Customizing. I det här sammanhanget betyder "custom" att man bygger om sin bil efter egna idéer (eller stjal idéer från andra). Det vanligaste är väl att man monterar spoilers, breddar skärmar

och sätter på bredare hjul, mm, och en snygg lack. Dom mer avancerade bilbyggarna gör kanske måsvingedörrar, cabriolet, sänker taket mm, mm. Idén med det hela är att resultatet ska bli en bil som är unik, som inte finns i mer än ett exemplar.

Jag har sett en del såna bilar i Bil-sport och andra liknande tidningar, bl.a fanns några killar i Vallåkra som byggde om Volvobilar och så hade ju Leif Mellberg i Nyköping kommit igång med sina Saab-byggen. Jag tänkte väl inte så mycket på det, för på den tiden använde jag fritiden till att bygga hus. Men så hände något som fick mig på andra tankar.



## Customized Sonett

Sommaren -82 ordnade BilSport och Saab en "skönhetstävling" för ombyggda Saab-bilar. Den kallades "Sveriges häftigaste Saab", och jag blev ombedd att vara med som domare. När jag kom till Hedenlunda och fick se alla dom häftiga bilarna, blev jag snart medveten om att det är ju det här som är mitt stora intresse, och som jag ska ägna mig åt åtminstone några år framåt i tiden.

Jag åkte hem med huvudet fullt av idéer, gick ner i garaget för att se om där fanns något som var lämpligt att pröva mina idéer på. En gammal rostig 99:a var inte mycket att satsa på, så det blev Sonetten som fick "offras". Jag satte igång att jobba. Jag breddade skärmar och fälgar, gjorde nya navkapslar, byggde om fram och bak för att delvis dölja de stora klumpiga stötfångarna, luftintag på motorhuven, jalousi över bakrutan, byggde på trösklar och karossen nedtill för att få ett mer aerodynamiskt utseende, och så sydde jag en ny inredning i skinn och plysch, mm. Rost fanns det gott om, och flera månader gick åt till att svetsa. Jag fick byta ut stora bitar i golv, trösklar och hjulhus och fick lyfta ur motorn för att komma åt all rosten.

För att få fram dom nya formerna använde jag en speciell designlera som man värmer till 50-60° så den blir mjuk, och kletar på den direkt på bilen. När den svalnat formar man den med olika verktyg tills man får fram en form man är nöjd med, och gör avgjutningar i gips. I gipsformarna gör jag sedan dom nya plastbitar som ska sitta på bilen.

Alla ni som någon gång har byggt om eller renoverat en bil, vet, att det mesta man gör kan ta flera gånger längre tid än man tänkt sig. Och så är det ju allt annat som också ska göras, t.ex. att bygga hus, sköta firman, jaga fruntimmer. Det dröjde till våren -88, innan jag hade bilen klar för lackering. Under de här åren stod den inte stilla hela tiden, jag åkte till en del av klubbens träffar, bl.a. mötet i Drammen -84 (se nr 5 -84). En gång åkte jag till Falun med lera på bilen. Den satt kvar när jag kom hem!

På eftermiddagen den 27:e maj -88 hämtade jag bilen på lackverkstaden och jobbade hela natten för att få den körklar. Klockan 7 på morgonen var den klar, någon frukost hann jag inte med, för några timmar senare skulle jag vara i Gränna för att ta båten över till Visingsö och klubbens vårträff. Jag var ganska trött den dan, men allt gick bra.

## Inte helt utan problem...

Några dagar senare rasade växellådan! Det var bara att lyfta ur motorn igen. Med hjälp av en av Saabs växel-lådsexperter blev lådan som ny igen, men av någon konstig anledning glömde jag att kolla kopplingen innan jag skruvade ihop grejerna. Det borde jag ha gjort, för någon månad senare började kopplingen slira, och när det var dags att ställa in Sonetten för vintern, var kopplingen så slut, att det knappt gick att köra bilen. Den fick stå över ett år innan jag fick tid med den, för jag var fullt upptagen med att bygga en A-traktor. Våren -90 gjordes tredje motorlyftet, och när jag ändå hade motorn utlyft, passade jag på att få den



Den bakre spoilern är kraftig. Här kan man även se modifierat luftutsläpp, det specialgjorda bakrutejalousiet och gallret för bakljusen.

renoverad och trimmad. 110-115 hk och en ny, starkare koppling ordnade Bengt-Erik Ström för en bedrövlig massa pengar. Men han tog tid på sig, jag fick hem motorn i augusti, strax innan jag skulle ut på repmanad. När jag kom hem från den, hade jag ett nytt hus byggt på gång. Jag hade varit ensam några år, men hösten -89 träffade jag Lisbeth, en skönhet från Vargön, och när det blev tal om gemensam adress, kom vi fram till att mitt hus var för litet, och hennes hade inte plats för mina bilar. Vi hade turen att hitta en fin tomt i Vargön, och redan i mars -91 flyttade vi in i vårt nya hus. Nu håller jag på med att inreda garaget med skåp, hyllor och arbetsbänk. Sonetten får

vänta ett tag till. Jag hann lyfta i motorn före flyttningen, men den är inte klar att startas än.

## Smaken är olika, gudskelov!

Jag vet att många av er tycker att det är fel att bygga om en Sonett som jag har gjort, att jag har förstört bilen. Jag har full förståelse och respekterar era åsikter, hade Sonetten funnits i bara några få exemplar, hade jag naturligtvis inte gjort en sån här ombyggnad, och jag tänker inte göra om det! Med en Sonett, alltså.

Det är nu över tio år sedan jag köpte Sonetten, och den har under åren som gått tagit många timmar av min fritid i anspråk, och fler lär det bli, men jag har



trots det inte kunnat nöja mig med bara den som hobbybil. Våren -87, köpte jag en gammal 96:a, en tvåtaktare från 62. Den var i hyfsat skick och jag körde lite med den under sommaren och tänkte, att när Sonetten är klar, ska jag renovera 96:an. Inga ombyggnader, utan helt i originalskick. Det blev inget av dom planerna, för min äldste son började prata om en A-traktor. Vi diskuterade och kom fram till, att här duger det inte med en vanlig Volvo Duett-traktor, vi skulle bygga världens häftigaste traktor! Jag köpte en Duett-traktor och en halv Saab 9000-kaross och vi började bygga. Front, framskärmar och hela bakdelen byttes ut mot 9000-delar. Det visade sig bli ett mer omfattande bygge än vi räknat med från början, för traktorn är inte färdig än, pojken är snart nitton år och har skaffat sig en Saab 900. Så kan det gå. 96:an blev stående, och för att den inte skulle förfalla helt, insåg jag att det var bättre att sälja den till någon som hade tid med den. En arbetskompis, en tvåtaktstokig skåning, köpte den, och nu rullar den dagligen.

Det var sommar 1990, 96:an var såld, Sonetten stod stilla och min 99 Turbo, som jag haft som bruksbil några år, såg tråkig ut med rostfläckar överallt, och jag tyckte, att någon kul bil måste jag ju ha att åka med. Plötsligt fick jag för mig, att den här gången ska det bli en STORbil som omväxling, framhjulsdriven förstås. Någon sådan Saab finns ju inte, men i och med att GM för något år sedan köpte halva Saab, finns ju bland dom nya "halvsys-

konen" några intressanta modeller. I Hofors stod en silverglänsande Cadillac Eldorado -75 och väntade på mig. Ett slagskepp på 2,5 ton och nästan sex meter lång, med en motor stor som elva tvåtaktare. Den är jätteskön att åka i, man sitter bekvämt och flyter fram genom landskapet. I stan åker man inte så gärna, det är svårt att hitta parkeringsplats och den sörplar lätt i sig över tre liter per mil.

Nu sitter jag här och funderar på mitt problem. Jag byggde så stort garage jag fick för myndigheterna, men det är ju alldeles för litet. Sonetten och Cadillacen får plats, och en bil till. En fin tvåtakts 96:a står högt på önskelistan, men tanten vill ju ha plats för sin Golf. Traktorn och 99 Turbon får stå ute, så dom borde jag sälja. Kanske jag får tillfälle att nån gång i framtiden berätta mer om mina bilars öden.

### Epilog

Det är snart ett år sedan sen jag skrev den här artikeln och det har hunnit hända en del sen dess. Jag har fått igång Sonetten och kört med den i sommar. Den går fint, nu händer det ju något när jag trampar på gaspedalen!

På årsmötet 1992 fick jag förtroendet att ta hand om klubbens kassakista. Jag känner mig djupt hedrad av det förtroendet och jag lovar härmed att efter bästa förmåga sköta min uppgift på ett sådant sätt, att ni inte ska behöva ångra att ni valde mig.

Hälsningar till er alla från klubbens nye kassör, Johnny Johansson.

## Värmötet i Silverdalen 1992

Jan-David Skavén

---

*Det var tidig morgon. Solen hade ändå varit uppe några timmar och det var dags att åka iväg med Sonetten för att köra till Kisa. Innan vi var framme skulle vi åka nästan 30 mil, men de passerade bekymmerslöst, trots att bilen ändå snart är 25 år. När vi kom fram stod redan många Sonetter med ägare och väntade vid samlingsplatsen och försnacket tog fart.*

---

Åke Olsson med sambo Britt hade förberett mötet minutiöst. Vi fick direkt ett kuvert i handen med ett informationsbrev om dagen, vägnoter för sträckan Kisa – Silverdalen och allmän information om olika begivenheter i Småland.

Totalt var det 19 Sonetter som gav sig iväg på 10-milafärden. Vi hade en bestämd starttid, men själva färden gjorde man i egen takt. Vägnoterna var mycket utförliga och lättförstådda, så det var inget problem för deltagarna att hitta, själv hade jag Lars Söderman vid min sida. Men så hade också Åke Olsson och Co. förberett noterna på ett mycket grundligt sätt och när jag frågade Åke hur mycket man totalt kört sträckan tur och retur för att göra noterna blev svaret: 80 mil!

Vi åkte längs vackra Sonettvägar, med andra ord kurviga asfaltvägar, ofta nära någon sjö. För att vi inte bara skulle koppla av och njuta hade man gjort iordning 13 kluriga frågor

som vi skulle svara på; det blev mycket gissa och lite veta. Vi gjorde ett trevligt lunchuppehåll på Astrid Lindgrens Värld i Vimmerby. Av naturliga skäl är det i första hand tänkt för barnens nöje, men även de som har barnasinet kvar kunde till exempel se på en permanent modellbilutställning med bl.a en Sommerville Sonett. De som ville hade även en customutställning med amerikanare i närheten. Inträdet på Astrid Lindgrens Värld var gratis för medlemmarna i Club Sonett Sweden.

### En tripp utan trippmätare...

Efter lunchen så åkte vi vidare på vår slinga. Av någon outgrundlig anledning ville inte trippmätaren i min Sonett vara med ett tag (var det värmen?) efter Vimmerby, men tack vare de utmärkta noterna hittade vi i alla fall frågetavlorna. Så småningom kom vi till målet vid Herrgården i Silverdalen. Vid ankomsten hade vi den sedvanliga omröstningen om



"Finaste Sonetten, våren 1992". Mer om detta senare. Dessutom hade vi en utslagsfråga för frågetävlingen, nämligen att på kortast möjliga tid sätta ihop ett antal muttrar på olika skruvar. Det underlättade inte direkt att en av dem var gängad åt "fel" håll...

Därefter vandrade vi in i den vackra herrgården, som låg fint ovanför en flod som rinner genom Silverdalen. Kaffet och den traditionella Sonettårten smakade härligt och eftersnacket tog vid. Men så var det dags igen. Ut och jobba! Vi skulle nämligen "genomlida" en ny tipstävling med 13 frågor, denna gång dock till fots runt herrgården.

Tipsrundan var dock åt plojhållet, men svårigheten var inte mindre än på den vi gjort tidigare på dagen, bara annorlunda. Borta var Saab-frågorna och nu skulle man istället svara på frågor av typ "Vem har en boxare mest gemensamt med, en polis, en läkare eller lantbrevbärare?" Det visste ni direkt, va?! För ni svarade väl läkaren, båda går ju ronder... Utslagsfrågan bestod i, att kunna gissa hur många plastbilar som fanns i en stor glasburk, rätt svar var 55 st.

Innan middagen var det dags utdelning av priser, så håll i Er, här kommer en massa statistik:

<b>Längst väg:</b>	Niels Frees, Danmark, 57,5 mil
<b>Vilse:</b>	Jan Ove Nilsson, Kalmar. Han kom dock rätt igen så småningom, tillsammans med sin kompis, som inom parentes var handikappad och Jan Ove lyckades med konststycket, att fälla ihop kompisens sporttrullstol och ha den i bagageutrymmet. på sin Sonett III. Tänk vad en Sonett kan vara praktisk, ibland.
<b>Spec. pris:</b>	Jan-David Skavén, som fick en tavla på en Sonett II, målad av Britts syster Annika för fyndigaste motivation om strapatserna under vägen.
<b>Radio:</b>	Hans Eklund, så att han hade något att lyssna till då hans bil gick så sakta. Det rättade dock till sig i Silverdalen efter att han bytt bränslefilter.
<b>Tavelutlottning</b>	Hans Eklund, som inte bara är kunnig, ibland har han tur också och vann en fin tavla av Annika, föreställande en "Herrgårdssonett".

**Plojtipspromenad:** 1) Tobias Johansson, 13 rätt, 55 bilar  
2) Anders Beijar, 12 rätt, 55 bilar  
3) Per Claesson, 12 rätt, 56 bilar  
4) Lars Olof Eriksson, 12 rätt, 52 bilar  
5) Johnny Johansson, 12 rätt, 52 bilar

**Tipsfrågor under vägen** 1) Hans Eklund, 13 rätt, utsl. 51,3 sek. (storslam)  
2) Torsten o. Cajsa Åman, 12 rätt, 57,3 sek.  
3) Berndt Eliasson/Agneta Öberg, 11 rätt, 1.06 sek  
4) Mats Jonsson/Åsa Carlsson, 11 rätt, 1.13 sek  
5) Jan-David Skavén/Lars Söderman, 11 rätt, 1,26sek

**Finaste Sonetten** 1) Åke Olsson, Silverdalen, Sonett II, 14 röster  
2) Thomas Gustafsson, Vimmerby Sonett III, 6 röster  
3) Torsten Andersson, Sävsjö, Sonett III, 5 röster

Det var en rättvis och överlägsen seger i omröstningen om Finaste Sonetten, om än något förvånande då det är första gången som någon vinner det åtråvärda förstapriset två gånger och till på köpet två år i rad. Det blir en inteckning till på vårt vandringspris, en prydd vevstake! Värt att notera är också, att det fortfarande tycks vara svårt för Sonett III att bli vinnare, det har bara hänt en gång under de ca. 10 år vi tävlat. Upp till kamp nästa år, ägare av Sonett III!

Efter prisutdelningen så åt vi en delikat smörgåstårta på kvällen, medan vi tittade på lite olika videofilmer, bland annat den dagsfärska från träffen i Silverdalen. Club Sonett Sweden bjöd även på detta, vilket vi tror uppskattades bland de medlemmar som kom på mötet.

Nu började i alla fall mötet lida mot sitt slut, ja åtminstone för medlemmarna. Styrelsen höll därefter ett sty-

relsemöte för att planera för framtiden och det höll vi på med till efter 24.00 på natten...!

Vi ska även passa på att tacka följande firmor, som på olika sätt sponsrat evenemanget med priser, inträden och diverse stöd för Vårträffen 1992:Grahns Bilar, Kisa

Bertil Arvidsson Bil AB, Vimmerby  
Astrid Lindgrens Värld  
Texaco, Ejers, Mariannelund  
Hägghs, Hultfred  
Tullens bildelar, Vimmerby  
MoDo Paper, Silverdalen  
Magnussons Däckservice  
Roger o. Göran, Råsa Garage och Irma

Störst tack dock till Åke Olsson, Britt och Annika som gjorde den här dagen så lyckad!

— Se det var en oförglömeliger dag, som Emil i Lönneberga kanske skulle ha sagt!

*På följande sidor ett bildcollage från Silverdalen.*









## Nöjda pristagare i Silverdalen



## På Sonett-turné i främmande land

Del 4. Saab Sonett I + II + III

Mats Jonsson

Besöket hemma hos John avslutades med en rejäl provsittning i den blå-vita Sonett I:an med ch.nr 6 som numera används till det den var avsedd för: Racing. Sport Car Service hade även några skapliga Sonett V4:or och III:or till salu för rimliga priser. Eftersom det bara är en timmes bilresa till hamnen i Baltimore så kan intresserade utöka sitt Sonettbestånd till en rimlig kostnad.

### USA-turné

I Willmington kontaktade vi rederiets kontor i New Jersey varifrån vi hade tänkt att skicka bilen. Vi ville bara kolla att de uppgifter vi fått i Göteborg stämde och det gjorde de självfallet inte. Därför beslöt vi att skeppa bilen från Baltimore istället eftersom jag redan hade varit där och genomlidit exportproceduren en gång tidigare. I Baltimore sökte vi upp en sann Sonett-entusiast som hette Tom Cox. Tom är medlem i en exklusiv skara som kallar sig Saab Vintage Racing Group. Teamet består av 5-6 entusiaster som åker tävlingar med bl a gamla 93:or och Sonetter.

En Sonett 69:a har man för övrigt frälst med en tvåtaktsmotor under huven. Cecil Stockard, som är en annan av medlemmarna, har en riktig tvåtaktssonett men ids inte lufta den på banorna. Tom visade oss runt bland vänner och bekanta (alla hade Sonetter) och tog oss ut till sin privata natio-

nalpark där man, i skogen, kunde få se Sonettvrak i varierande skick. Det visade sig efter ett tag att Tom också kunde detta med att skeppa bilar till Sverige. Han hade nämligen skickat över 2 III:or för några år sedan. Tom hade fraktblanketter hemma som vi fyllde i fram på nattkröken när vi kommit tillbaka från ett grillparty hos en Sonettvän. Han erbjöd sig även att följa med till hamnen vilket visade sig vara ovärderligt. Tom är någon slags pensionerad FBI-agent och kunde hamnområdet utan och innan.

Väl där så visade det sig att Walleenius Lines hade flyttat. Kontoret jag hade besökt 1987 var tomt och frågan var förstas var det nya kontoret låg. Tom lotsade oss dit och efter några timmar var alla papper skrivna och bilen lämnad. Naturligtvis inte utan problem. Vårt registreringsbevis, titeln, från Arizona var en s.k temporary title och i det finstilla stod det att detsamma inte gällde som ägarbevis. Detta observerade man och vi fick hasta iväg till tullen där man efter en stunds dis-





kussion gav oss en stämpel som godkände utsklepning av Sonetten.

#### På hemväg

Efter att ha tagit farväl av bilen som hade fört oss 830 mil genom Arizonaöknen, Klippiga bergen och andra ödebygder utan några som helst problem hyrde vi oss en Mercury som vi åkte upp till New York med. Det var ganska skönt att få sträcka ut sig i den stora bilen som hade AC och radio och vi intog nattvilan i Allentown, Pennsylvania hos familjen Imhof som jag köpte tvåtaktssonetten av.

Tisdagen den 30 juli körde vi sista etappen som var till Kennedyflygplatsen i New York. Resan tog ett par timmar och vi fick uppleva vad riktig trafik är. Att bege sig genom Stockholm i rusningstid är ingenting jämfört med att

köra bil i New York. Trots trafikmängden så flöt det väldigt bra och vi hann fram i tid. I så god tid att TWA bokade in oss i Ambassadeur Class...

Hemkommen till Sverige så blev det långa dagar innan vi kunde åka till Göteborg och hämta bilen i Frihamnen den 6 september. Hösten är kort och för att kunna få åka lite med bilen i Sverige så blev det registreringsbesiktning fredagen den 13 (!! ) samma månad. För att klara den så byttes sealed beam-strålkastarna ut mot H4-dito, bakre positionsljusen (som är röda på USA-bilar) tejpades över, hastighetsmätaren fick lämna plats åt en KM-graderad V4-mätare och några torrspruckna broms-slangar byttes ut mot nya fräscha slangar.

På bilprovningen gillade man inte att parkeringsljus och blinkers satt i sam-

ma lykta och de för årsmodell 73 speciella säkerhetsbältena. För bältena fanns det dispens och parkeringslyktorna släppte man igenom med motiveringen "att du sätter väl dit dom igen i alla fall". Resultatet blev ett blankt protokoll så nu är den godkänd för bruk även i Sverige.

Jag har tänkt att använda den som sommarbil och kommer att pyssla om den lite i vinter. På sikt ska det bli en vassare motor och en annan färg. Den här orange kulören som tycks vara speciell för 73:orna gör att folk undrar om jag jobbar på Televerket. Den behöver lite allmän uppsnygning ty solen i Arizona har satt sina spår. Vad jag däremot inte behöver bekymra mig om är rosten. Jag har kikat i alla skrymslen och chassit ser ut som när det lämnade fabriken i Arlov. Troligen har den väl inte ens sett regn förrän den kom till Sverige...

#### Summering

Summerar man resan så tycker vi att den blev lyckad. Totalt åkte vi 960 mil varav 830 Sonettmil på 22 dagar i USA. Vi tyckte inte att Sonetten var obekvämt, tvärtom, men vi saknade radio och AC. En farthållare hade inte heller gjort ont. Reparationskontot stannade på 11 kronor för en oljetryckskontakt. Förutom de 30 kronor vi fick kosta på kopplingen innan vi lämnade Phoenix. Vi tog 15 rullar film och 4 timmar video och hur många kubikmeter Coca-Cola vi drack är okänt. USA är ett underbart land att bilturista i. Bra vägar, motell finns överallt liksom små fina restauranger. Amerikanerna, om man undantar newyorkers, är väldigt gästvänliga och hjälpsamma vilket gjorde att vi kände oss väldigt välkomna. Faktiskt är vi så nöjda att vi skulle kunna tänka oss att göra om en sådan tur som i de 15 delstater vi åkte igenom. Egentligen så har jag alltid velat ha en Sonett 69:a...

## Angående gummipackning

Det gäller nyttillverkning av gummipackningen med art.nr. 7401458, alltså den som sitter på sidorna respektive taket under skruvarna på Sonett II

Vi behöver ca. 50 stycken till för att få ner priset till 30:-/styck innan vi kan börja producera dem. Om Du behöver sådana, nu eller så småningom när Du renoverar Din Sonett II, kontakta omgående Åke Olsson på tel. 0495/40595!

Åke Olsson



# Saabfestivalen i Trollhättan

Mats Jonsson

---

*Saabfestivalen i Trollhättan lockade mer saabentusiaster än vad någon kunde ana. Till och med arrangörerna tycktes vara mäktigt förvånade. Förutom alla svenskar som var på plats var de flesta europeiska saabklubbar representerade. Några holländare hade åkt Sonett resp. Saab V4 till Trollhättan. Mest långväga var två entusiaster från Chicago vilka var medlemmar i Saab Club of North America samt en israel som hade insett fördelarna med att åka tvåtakare hemma i Tel Aviv eller var han nu bodde.*

---

Aktiviteterna började redan på lördagen vid Saabs provbana dit incheckningen var förlagd. Först förevisades en hisnande bilshow med några 9000 CS innan det blev fritt fram för de som ville provåka på banan. Massor av tvåtakts-saabar, sonetter och andra saabmodeller kunde skådas och alla verkade trivas den hårda blåsten till trots. Den audioella höjdpunkten tyckte nog många inträffade när Hasse Eklund släppte lös sin gröna tvåtakts-sonett på provbanan utan ljuddämpare. På den tiden det begav sig var grupp V-bilarna bland de värsta men motorerna i dessa kan nog betraktas som standardbetonade jämfört med Hasses... Den visuella höjdpunkten tyckte några var när Rolf Jensen dök upp med sin nyrenoverade, pippigula Sonett -73:a. Inredningen i bilen var helt klädd i ljus skinn och var mycket elegant. Christer Melwinsson, som har "SONETT" på sina lagliga skyltar höll på att åka av vägen när han såg att

även Rolf hade sådana om än gula. De var förstas också lagliga. I Holland !!!!

Christer kunde andas ut....

På kvällen bjöd Saab på mat och underhållning vid Folkets Park och deltagarantalet där uppgavs ha varit 450 personer. Efter maten samlades många utanför och diskuterade sina och andras Saabar.

## Och så blev det söndag

På söndagen var det samling vid Saabmuseet redan i ottan och utställningsplatserna var snart fullbelagda. Ett 35-tal sonetter fanns inne på området och ytterligare ett halvduzin fanns utanför. 1:a priset i tävlingsklassen "Saab Sonett Original" gick till Lars-Åke Haraldsson från Trollhättan. Hans röda USA-importerade tvåtakts-sonett med chassinummer 000.064 var väldigt fin och han hade säkert lagt ner massor av timmar för att få den till detta utsökta skick. 2:a blev Torsten Andersson från Sävsjö med en Sonett



*Här ses en fågelvy av Sonetterna på Saab Festivalen 1992. ETU 097 (tredje från höger) utmärkte sig som vanligt med sina specialdetaljer från New York utställningen.*

-72:a och 3:a blev Bertil Maununen från Örebro med en silvergrå tvåtakts-sonett. Även dessa både tycktes ha tillbringat massor av timmar i garaget och juryn måste ha haft ett jättesvårt jobb

Enklare måste det ha varit att utse finaste tvåtakts 92/93/95/96:an trots att det fanns över ett dussin bilar som var renoverade till skick som översteg nyskick med råge. Segrare blev en orenoverad Saab 96, 1965 med drygt 4000 mil på mätaren. Bilen har ägts av en farbror i Katrineholm fram till i sommar då den avyttrades till en släkting i Karlsborg. Trots att bilen har varit i trafik i 27 år så har den aldrig sett snö och ännu mindre varit i behov av bättring av stenskott i lacken. Ett synnerligen självklart val eller som någon uttryckte sig: Vinner inte den röda 65:an så börjar jag med Volvo Amazon istället. Usch, hemska tanke...

Den Sonett som jag fastnade mest för exteriört sett var nog en III:a från Holland med 900ans stötfångare och dekorlister. Ett i mitt tycke väldigt proffsig bygge om än icke i original. Definitivt snyggare än med de 99 stötfångare som finns på 73 och 74 års modell.

Analyserade man de Sonetter som fanns på plats kunde man konstatera att 4 st tvåtakare och en Sonett V4 fanns på plats och den resterande delen bestod av III:or. (Förvånansvärt många 70:or). Var fanns alla 68:or? Är alla under renovering??

Sammanfattningsvis kan man säga att arrangemanget var väldigt lyckat och så även samarrangemanget med Fallens Dag. Förhoppningsvis kommer Saabfestivalen att arrangeras fler gånger i Trollhättan ty den verkar på något sätt höra hemma där. Även om nu våra bilar råkar vara tillverkade nere i Skåne.



# Medlemsavgiften för 1992

Johnny Johansson, Jan-David Skavén

Varje år så är det ett antal medlemmar som vi av olika skäl inte kan registrera som betalande i Club Sonett Sweden. Man kanske har sålt sin Sonett, tappat intresset, glömt att betala, inte informerat klubben om adressändring, betalt men vi har inte registrerat det, o.s.v. Om medlemmen då fortfarande har intresse för klubben så brukar vi höra av det när han/hon inte fått ett par nummer av klubbtidningen. I andra fall hör vi av medlemmen när han/hon inte får behålla sin försäkring i MHRF/Folksam eller Skandia på grund av utebliven betalning i Club Sonett Sweden.

Har man en gång åkt ur systemet, med andra ord vi har inte kunnat registrera en betalning för ett visst år, så får man heller inget inbetalningskort nästa år. Givetvis är man välkommen tillbaka, men då krävs det ett eget initiativ. Självklart vill vi i styrelsen av olika skäl behålla våra medlemmar, vi vill ha en livskraftig klubb med ett antal förmåner för medlemmarna och en förutsättning för det är att vi kan registrera årets medlemsavgift för respektive medlem.

I det förflutna har vi på olika sätt försökt nå de som inte betalt, antingen i form av personliga påminnelser i brevform eller per telefon, båda sätten innebär dock ett merarbete och en merkostnad för klubben. I år gör vi så att vi skickar nummer 3/92 av Sonettvärlden även till de som inte betalt för 1992, men vi nämner härnadan namn och ort. (Utländska medlemmar kontaktar vi dock separat.) Tanken är inte att sätta någon vid skampålen; som nämnts ovan kan det finnas ett antal orsaker till att vi inte kunnat registrera en betalning. Om det nu är så, att ni anser att ni betalt men ändå finner ert namn här,

vänligen kontakta då vår kassör Johnny Johansson, Hallernavägen 2, 468 33 Vargön, tel. 0521/21250 så att ni kan reda upp det hela. Och Du, om det nu är så att Du inte betalt men ändå vill fortsätta att vara med i Club Sonett Sweden så är vårt postgironummer: 35 87 30-0 och 1992 års medlemsavgift 125:-!

Lars Gunnar Alm, Laholm  
Bengt Andersson, Sollebrunn  
Per Andersson, Viskafors  
Tom Bennerfeldt, Knäred  
Martin Bergstrand, Göteborg  
Leif Collin, Södertälje  
Peter Eriksson, Göteborg  
Göran Henningsson, Kinna  
Arne Henriksson, Laholm  
Christer Hjälms, Götene  
Svante Hugosson, Osby  
Gunnel Johansson, Bro  
Krister Johansson, Stockholm  
Kurt Karlsson, Lidingö  
Ove Karlsson, Täby  
Björn Källbäck, Västerås  
Mats Larsson, Göteborg  
Kjell Lindemark, Partille  
Bengt Martinius, Fjärås  
Rolf Mellde, Göteborg  
Rolf Nilsson, Nacka  
Göran Norberg, Hudiksvall  
Bengt Norrbrink, Yxlan  
Nils-Axel Nyberg, Helsingborg  
Anders Ogenstedt, Nacka  
Eva-Lena Olsson, Färgelanda  
Helge Rasmussen, Svedala  
Ola Rosqvist, Jämshög  
Conny Rådesson, Björneborg  
Håkan Strandberg, Spånga  
Nils Welléus, Lund  
Elisabeth Wiggström, Kusmark  
Gunnar Östlund, Älvsjö

# Rostfritt = bekymmersfritt?

Erland Johansson, Club Sonett Sweden

Micael Carlsson, Ferrita Sweden AB

Enligt tidigare artiklar i Sonett Världen så har de rostfria avgassystemen till Sonett III som levererats av AB Ferrita i Köping mellan 88 – 90 inte helt korrekt passform. Bland annat så är den bakre ljuddämparen tillverkad i 5" diameter istället för originalets 4,5". Detta resulterar i en mycket liten frigång mellan bakdäck och ljuddämpare. Club Sonett Sweden har försökt få dessa ljuddämpare utbytta för de som så önskar, detta har dock visat sig svårare än vad man först trodde.

Till saken hör då att efter det att dessa till viss del felaktiga ljuddämparna levererats av AB Ferrita så har det bildats ett helt nytt bolag. Detta bolag heter Ferrita Sweden AB och ägs av Micael Carlsson.

För att kunna lösa det ovanstående problemet på ett för alla parter godtagbart sätt så besökte Lars Erik Kallin Ferrita Sweden AB 1/4 – 92 med sin III:a för att göra en provmontering och gå till botten med problemet. Med som representant för styrelsen i Club Sonett Sweden var Hans Eklund

Eftersom det nuvarande bolaget Ferrita Sweden AB ej var med om att sälja dessa felaktiga ljuddämpare så erbjöd man sig att göra de nödvändiga justeringarna (Se Hans Eklunds redogörelse) till självkostnadspris 150:-/styck.

Det andra alternativet hade varit att låta tillverka nya ljuddämpare vilket hade blivit betydligt dyrare för alla parter, därför kom denna överenskommelse till stånd för att göra det bästa möjliga av situationen.

En redogörelse från provmonteringen hos Ferrita följer, skriven av Hans Eklund:

## Besök hos Ferrita 920401

Provmontering av rostfritt avgassystem till Sonett III vilket Lars-Erik Kallin köpt tidigare men ej monterat. Systemet var försett med bakre ljuddämpare med en diameter av 5 tum.

Systemet monterades och justerades av Ferritas personal. Provmontering av däck med dim. 155 x 15, 165 x 15 och 175-70 x 15 gjordes också samt bilen provkördes av mig tillsammans med Kallin. Fälgdim. vid alla prov var "fotbollsfälgen" med 4,5 tum bredd.

Dämparna gick att montera utan att de tog i hjulhus, kaross och däck, men p.g.a. diametern så var frigången väldigt liten. Vid provkörning visade det sig att med 175-70 däck så tog däcket i ljuddämparen vid kurvtagning, med 155 och 165 däck fanns det frigång (men liten).

De som så önskar kan få dämparna modifierade av Ferrita till en kostnad av 150:-/dämpare. Fraktkostnad till



# Saabträff i Sonettens tecken

Gnüssar Kromén

Efter en helsommars eländiga regnande och blåst (Jag märkte här direkt att artikeln kom från Norrland — Red.) kunde den stora höstträffen i Umeå, vilken alla längtat efter, avhållas i ett supersoligt, bautahärligt väder den 29 augusti.

När alla deltagare, såväl nya som gamla Saabfantaster gjort sig bekanta med varandra hälsade SSR Norrs ordf. Martin Stenlund alla välkomna till dagens övningar och såväl kördugliga som icke kördugliga deltagare.

Sedan inleddes träffen med ett minirally runt Umeås vackra nejder där

det gällde att identifiera ett antal Saabkändisar från Norr, ett antal bilmärken samt att klara av ett antal frågor med motoranknytning. Martin Stenlund hade i kraft av vinst i fjolårets minirally utsetts att arrangera årets race och det klarade han galant. Årets segrare blev SSR medlemmen Bosse "Saabfarmen i Stöcke AB" som häruppe i norr är vida känd för sitt Saabintresse och kunnande såväl teoretiskt som praktiskt. Han är både en riktig entusiast och en duktig mekaniker i en och samma person. Dessutom har Bosse den tu-

Club Sonett Swedens reservdelslager får var och en som sänder sina dämpare stå för. Övriga frakter står Club Sonett Sweden för, med andra ord till Ferrita resp. från Ferrita och tillbaka till Er.

Modifieringen som då sker är enligt följande:

1) Inpressning av sida där frigången mot däck är som minst.

2) Modifiering av sidofäste så att dämparen går fritt mot hjulhus.

3) Pressning av främre gavel för att öka frigången vid bultskallar till bakaxelband.

4) Mont. av insats i slutrör (för att sänka ljudnivån).

Dessa modifieringar gör att det även går att montera 175-70 x 15 däck utan att det tar i dessa.

De som vill modifiera sina dämpare

hos Ferrita måste skicka in dessa till Club Sonett Swedens reservdelslager **före 1 november 1992** för att klubben skall kunna greja en transport till Ferrita och få alla åtgärdade på en gång. (Givetvis ska varje dämpare vara uppmärkt med Ert namn + adress)

Om det i framtiden kommer att finnas behov av flera rostfria system så kommer dessa dämpare att tillverkas i den mindre diameterna. Dessa system kommer då att bli "betydligt" dyrare än de system som vi hittills har köpt.

Något som måste påpekas till er som har ett rostfritt system monterat är att ni med jämna mellanrum kontrollerar upphängningarna så att dessa inte gått sönder, för då får man ett onormalt stor belastning på rör och dämpare.



Vinnarbilen från Umeå 92.08.29, ägd av Martin Stenlund.

ren att som bonde kunna avsätta ett antal hektar jordbruksmark till förvåringsupplag för sina kära gamla Saabar och Volvobilar samt Toyotalastbilen han renoverar. På andra plats kom ett gäng tvåtaktsåkare ifrån Nordmalingstrakten med Åke Rossander vid rodret och Christer Jonsson som riktkarl bakom "ludersökaren".

Tävlingen om träffens snyggaste bil blev en riktig thriller då det fanns ett antal fina bilar att rösta på. På förhand trodde nog många att Umeås putskung nummer 1, Stig "Gamleman" Johansson skulle sopa rent på prisbordet då han dagen till ära kom ut med sina båda toppenputsade Monte Carlo 850 för beskådande. Han har lagt ner ett jättejobb på sina bilar, de blänker som bara den och de är en heder för sin ägare och renoverare.

Men i år var det dags för ett trendbrott i tävlingen, Stig gick på en nit och hamnade hör och häpna "bara" på andra plats efter att i många år abonnerat på förstaplatsen.

Segern gick glädjande nog till en Sonett! Närmare bestämt Martin Sten-

lunds orange III av 1972 års modell, som fick flest antal röster. Själv var han mycket förvånad och glad när han fick mottaga förstapriset, en stor verktygsbox skänkt av LAITIS ur "Sunkan" Sundgrens hand. Därmed bevisades också att Stig trots allt inte är helt oslagbar även om han är en jättefantom på bilputsarsidan. Han har enligt trovärdiga källor redan börjat putsa och förbereda sig och bilarna för att ta revansch nästa år.

Som vanligt bjöd Motorcentrum med sin sympatiska chef, Leif Ek i spetsen alla deltagare på ett mycket gott och uppskattat fika, förutom att vi hade förmånen att få använda deras lokaler. Det stora deltagarantalet var mycket glädjande för arrangörerna som lagt ner ett jättejobb för att allt skulle fungera vilket det också gjorde.

Efter en trivsam toppendag i Saabens vändkrets kunde alla nöjda och belåtna vända hemåt och med förväntan börja se fram mot nästa träff i november då den berömde Sune "Sliret" Strömberg sin vana trogen kommer på besök med sitt väloljade munläder.



## Snack i 2-takt



Tvåtakts-  
redaktör  
Mats Jonsson

Så har då vår underbara svenska sommar ånyo passerat. En av höjdpunkterna blev Saabfestivalen i Trollhättan. Det var mycket folk på plats och ni som inte var där missade ett fint arrangemang. Kul att två tvåtaktssonetter placerade sig på prispallen på söndagens utställning. Lasse Haraldsson vann och Bertil Maununen blev trea. Alla tre pristagarna hade verkligen fina bilar och hur juryn kunde särskilja dessa åt är svårt att förstå. Bertils bil kommer även att figurera i ett reportage i tidningen *Bilsport* under hösten.

För att återgå till presentationen av kvarvarande kända Sonett-66:or så är ödena för Sonett 022, 023 samt 024 fortfarande okända. Med all säkerhet skickades de utomlands under 1966. Nummer 025 finns i alla fall i USA. Förra Saab-chefen därborta, Bob Sinclair, fick den i gåva av återförsäljarna när han pensionerade sig nyligen. Förra ägaren, Sandy Fottier, köpte sig snart nog en annan tvåtaktssonett.... Även nummer 026 finns i USA. Den ägs av John Stephen i New Hampshire som nyligen köpte den för 8000 dollar.

Bilen är orenoverad och lär vara i hyfsat bruksskick. Ödet för nummer 027 är fortfarande höljt i dunkel. Förhoppningsvis dyker den upp någonstans i framtiden.

### Ännu en tvåtaktssonett till Sverige

Sverige har förärats med ytterligare en tvåtaktssonett under sommaren.

Den här gången var det Lennart Holmgren i Sandviken som efter ett tips lyckades köpa ch.nr. 000.226 i Kalifornien. Bilen är guldfärgad och i behov av renovering men är rostfri vilket är mycket värt.

Flera äro de som har funnit att trösklar och golv saknats på sina Sonetter. Lennart har ett flertal andra saabmodeller och är välkänd i saabkretsar. För övrigt så har han även köpt en 68:a i Norrland under sommaren så sonnettintresset har verkligen vuxit snabbt.

Slutligen ett stort grattis till Hasse Eklund som på Ring Knutstorp lade beslag på förstaplatsen i Roadsport C-klassen. Denna framgång följdes senare upp med en 2:a plats på Kinnekulle Ring i augusti efter stor dramatik. I skrivande stund leder den sonettåkande Eklund sin klass med ett par ynka poäng när endast en deltävling återstår.

## Tävlingssäsong 92 Banracing med 2-takt Sonett i klass Roadsport C

Hans Eklund

Under vintern har Sonetten plockats ner och vissa detaljer har byggts om. Framför allt när det gäller väghållning så har vissa modifieringar gjorts. Bland annat så har vinklarna på bakaxeln ändrats och fästpunkter för sidostag har flyttats. I fram så har styrväxeln flyttats och fästpunkter för nedre bärramar har ändrats. De båda motorerna jag använder är i stort sett som förra säsongen. Avgassystemet är ombyggt med en ny tillverkad ljuddämpare under golvet, det är ju svårt att klara ljudproven på tävlingsbanorna utan att montera stora och tunga ljuddämpare. (Tänk om man slapp alla dessa ljudprov på banorna, då skulle det vara sång i två-taktaren).

## racing

### Kinnekulle Ring

Premiärtävlingen för säsongen är på Kinnekulle Ring den sista Maj. Antalet deltagare var inte så stort i upptakten av säsongen, i Roadsport C var vi 11 stycken som skulle göra upp om ära och pokaler. På lördagens tidsträning presterade jag en fjärde tid vilket jag var nöjd med med tanke på att det var soligt och otroligt varmt (motoreffekten sjunker betydligt med ökad lufttemperatur).

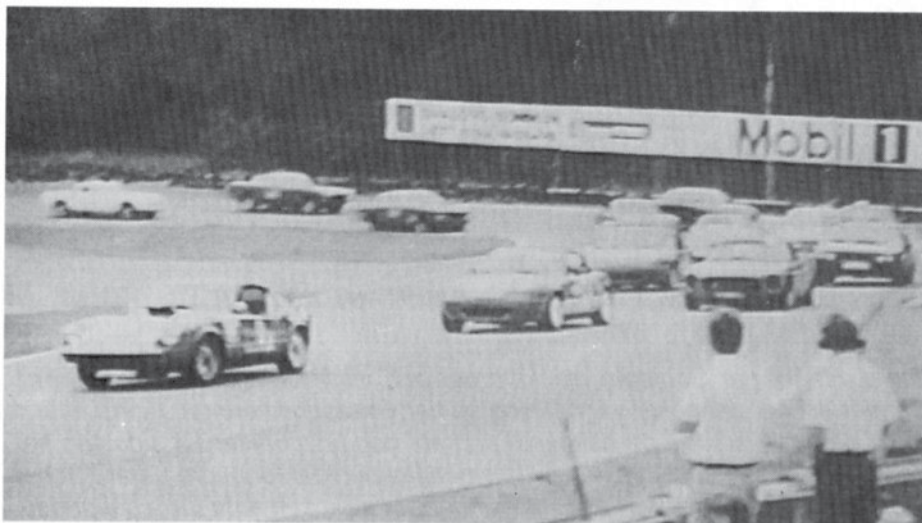
Under söndagens tidsträning förbättrade jag tiden ytterligare men fortfarande hade jag fjärde träningstid. Bilarna som var före var två Mazda Miata och en Lotus 7.

Så var det tävlingsdax och starten blev väl inte direkt lysande, jag kom iväg som fyra i alla fall, men den som fick snabbaste starten var Lotusen och det var till och med en tjuvstart. Efter som tjuvstart bestraffas med 60 sek. tillägg så låg jag faktiskt på en tredjeplats och det var inga problem att hålla den placeringen för till bilarna bakom blev avståndet större och större. Miatorna som låg före fanns det inget att göra åt. Det blev alltså prispallen med en tredjeplats i inledningstävlingen vilket man får vara mycket nöjd med.

### Tävling två kördes i Norge på Rudskogens motorstadion den 14/6.

Förväntningarna var höga eftersom det ej gick så bra vid förra årets tävling





Hasse i ledning före ett koppel Miator Alfor m.m.

på Rudskogen. Tidsträningen visade att det gick betydligt fortare än förra året, bilen gick alltså bättre men man är lite handikappad på den banan eftersom den har väldigt stor höjdskillnad, man skulle behöva vridmoment från en 2,3 turbo istället för 940 cc utan turbo.

Tidsträningen resulterade i en 5 tid, men det var endast 7 deltagare med i klassen. Före mig fanns det 3 st. Mazda Miator samt Kalle Pettersson med sin snabba P 1800 med ca. 190 hk. Bakom fanns en MGB samt en Mazda RX7.

Så var det tävlingsdags och starten var väldigt jämn, placeringarna hölls i ett par varv men sedan blev jag omkörd av MGB precis i slutet av långa rakan, dessutom hade jag fullt sjå att hålla Mazda Wankeln bakom mig, hur kan det komma sig när jag brukar slå både

MGB och Mazda RX7 med ett par sekunder per varv? Placeringen blev i alla fall 6:a och efter tävlingen kollades konkurrenternas däck upp och det visade sig att de övriga hade köpt däck som var lite värre än vad jag hade på bilen, det blev alltså till att leta efter värre däck till nästa tävling. Placeringen i serien var efter två tävlingar 4:e plats och bara 1 poäng från 3:e platsen.

### Tävling 3 kördes sista helgen i juli på Knutstorpbanan.

Nya däck hade jag lyckats få tag på, med en bättre gummiblandning i, som motsvarar de snabbaste konkurrenternas däck.

Avgassystemet hade byggts om ytterligare en gång, nu med en jättestor ljuddämpare längst bak i bagagerummet. Anledningen till att jag behövde

bygga om systemet var att den låg något över den föreskrivna db-gränsen vid provning i samband med Norgetävlingen.

På Knutstorp hade vi 20 st. deltagare i Roadsport C. På lördagen kördes det två träningspass, det första fritt och det andra var tidsträning. Första passet användes till att träna in banan och att prova ut förgasarmunstycket. Tidsträningen på lördagseftermiddagen startades och jag hängde på Kalle Pettersson och hans snabba P 1800, han brukar ju vara en av de snabbaste och man kanske kunde lära något bra spårval på banan tänkte jag. De nya däcken kändes toppenbra och det var inga problem att hänga med P 1800. På långa rakan blev jag väl efter med ett par billängder men på det krokiga partiet av banan så åkte jag ifatt honom.

Träningen flöt på utan problem och bilen kändes bra. När passet var över och de officiella träningstiderna kom fram så var det många som blev långa i ansiktet, snabbaste träningstid hade en grön Sonett med tvåtaktsmotor, 2:a tid till Kalle Pettersson och hans P 1800, 3:a, 4:a och 5:a var de tre Mazda Miatorna, distanserade med mellan en och två sekunder.

Den eftermiddagen kändes väldigt bra och jag visste ju att jag ej åkt riktigt för fullt. Kvällen ägnades åt motorbyte till tävlingsmotorn som är något vassare än "lördagsmotorn".

Söndagen, tävlingsdagen kom med en kraftig regnskur tidigt på morgonen så att banan var delvis våt när förmiddagens tidsträning skulle köras. Det betydde mycket sämre varvtider än lör-

dagen, alltså gällde lördagens träningstider som startuppställning på tävlingen, d.v.s. en grön tvåtakts Sonett i pool position.

Så var det tävlingsdax och lite nervöst var det väl, men jag visste ju hur snabb bilen var, så jag var ganska lugn ändå, problemet kan ju vara att få en snabb start med en framhjuldriven bil. Starten gick och jag kom väl iväg hyfsat men 5-6 bilar var före och bredvid mig på startrakan. När hela fältet med bilar kom fram till första kurvan (som är svag och svänger till höger) och bromsade, då bromsade jag inte alls utan höll för fullt och såg en liten glugg längst till höger som jag utnyttjade och körde alltså om allihop på insidan; då låg jag först och kunde själv bestämma farten. Ingen av de andra kunde hänga med och avståndet till tvåan ökade till ca. 200 m. efter 4 varv, de övriga varven slog jag av lite på tempot för att inte riskera någonting. En väldigt enkel seger blev det och jag tror faktiskt att det var den enklaste tävling jag varit med om. Kalle Pettersson låg länge på 2:a plats med P 1800 men han pressade tydligen motorn för hårt i jakten på Sonetten, för motorn pajade på slutet och han fick nöja sig med en 4:e plats, 2:a kom istället en MGB och på 3:e plats den snabbaste Miatan.

Efter målgång blev det nervösare än före loppet för de 3 snabbaste bilarna kallades in för kontrollvägning vid besiktningen, tänk om Sonetten var för lätt och man blev diskad, för den ligger väldigt nära klassgränsen för Roadsport B. Men det var 6 kg. (!) tillgodo och bilen var alltså godkänd. PUH, vilken lättnad, segern var alltså ett faktum och



det går alltså att vinna med en 25 år gammal tvåtakt Sonett mot bl.a. spritt nya japaner, vilken lycka!!!!

När man räknar ihop poäng efter 3 deltävlingar i serien så delar jag första platsen med en Mazda.

#### Tävling 4 kördes på Kinnekulle

Lördagens tidsträning kördes förstas med "träningmotorn", men den kändes inte riktigt kry, det var ej den rätta sången i den, men jag lyckades i alla fall få 5 träningstid av 9 st. Till söndagens tidsträning hade tävlingsmotorn stoppats i och den kändes bättre, 3:e tid blev resultatet och det var alltså startpositionen. Snabbaste tiden hade Peter Birath med en Miata, även 2:a och 4:e plats hade Miator och sedan en MGB GT och Kalles P 1800.

Så var det dags för starten och som vanligt är det svårt att komma igång lika snabbt som de bakhjulsdrivna bilarna. Tomas Hall med en Miata tog hand om ledningen och jag blev lite trängd av P 1800 på startrakan men han kom ej om mig, väldigt trångt in i första kurvan men jag lyckades komma ut som trea, två Miator före mig alltså.

Nästa kurva är en vänster och jag körde för fort så att jag snurrade av banan och ut i gräset (däcken hade ej blivit tillräckligt varma för att få maximalt grepp), när det snurrat färdigt så hade jag kommit ut på banan igen men dessvärre hade motorn stannat och vägrade starta. Där stod alltså bilen mitt på banan efter ett krön och vägrade starta, det var bara att slänga sig ur bilen och hoppa över skyddsräcket, för snart skulle de andra komma på 2:a varvet. När jag stod där och svor över

mig själv fick jag se att en Miata också hade snurrat bakom mig, men dessvärre hade P 1800 kört rakt in i sidan på Miatan när den kom snurrandes baklänges ut på banan igen. P.g.a. detta så flaggades heatet av och de andra stod i depån och väntade. När bärgaren kom och skulle hämta min bil så provade jag en gång till och lyckades få igång den och körde ner till de andra i depån.

Bilarna besiktigades i depån för att kolla vilka som skulle få vara med i omstarten, min bil var det inga problem med, P 1800 måste åka bärgare från platsen och kunde ej starta, Miatan som fått sidan intryckt fick starta om trots stora skador.

Då var det dags för omstart och det blev en repris av första starten, d.v.s. 5-6 bilar in i första kurvan samtidigt. Återigen kom jag ut som 3:a efter första kurvan, två Miator var före mig. En våldsam jakt på de små röda japanerna pågick och jag hade en MGB GT bakom mig. MGB är lite snabbare än Sonetten på rakan så jag blev omkörd av den i slutet på startrakan.

Placering var alltså fjärde plats just då, men det kan man ej vara nöjd med. MGB lyckades klämma sig före de båda Miatorna som var i ledningen från starten, även jag lyckades med en fräck omkörning av båda Miatorna samtidigt. Jag bromsade senare än de i slutet av start-målrakan och lyckades ta mig om dem på insidan och hade sedan fritt spår i den efterföljande kurvan, jakten på MGB kunde tas upp och jag kom ganska nära honom men jag ville ej satsa för fullt p.g.a. risken att åka av och förlora den 2:a

platsen jag hade just då, viktigast var att hålla Miatorna bakom mig vilket inte var några problem.

Ställningarna hölls tävlingen ut och det blev en 2:a plats för mig, 3:e gången på prispallen i år är ju inte illa. Sportvagnserien Roadsport C efter 4 deltävlingar ledes av en Sonett med några Miator bakom.

Förutsättningarna före kvältävlingen på Falkenberg är att 5 st. kan vinna serien (ett riktigt getingbo alltså), jag ligger ju bäst till eftersom jag leder serien, men i racing kan ju allt hända.

#### Finaltävling på Falkenbergsbanan 5-6/9

Helgens tävlingar börjar på lördagmorgon med en fri träning (alltså ej någon tidtagning). Det passet utnyttjades till att prova lite olika spårval och att lära sig banan. Mot slutet av träningen åkte jag lite för fort genom en kurva och körde av banan och ut i gräset, lyckades komma tillbaka ut på banan igen men bilen lät väldigt konstigt. Expansionskammarna längst fram på avgassystemet hade gått sönder när jag passerade cementkanten som var banmarkeringen just där jag åkte av. Då var den träningen avslutad för min del och det var dags att reparera skadorna till nästa träningspass som skulle köras på eftermiddagen och som var det första tidsträningsspasset. Avgassystemet visade sig svårt att reparera så jag fick byta ut det, till ett reservsystem som jag hade med mig.

Tidsträningen som är väldigt viktig för att få en bra startposition börjar och jag kör två varv försiktigt för att värma upp motor och bromsar. Innan jag hin-

ner ut på det tredje varvet så skär motorn ihop, går ej att rubba det minsta. Så var den träningen förstörd.

Eftermiddagen användes till att byta motor samt göra rent förgasare och avgassystem som var fyllda med små metallpartiklar efter motorhaveriet. Kontroll av bromssystem, däck och fälgar, samt efterdragning av bultar till hjulupphängning mm. hanns också med.

Så var det söndag och ytterligare ett träningspass skulle köras på förmiddagen. Det var tidtagning på det passet och de bästa av de två passens tider räknas som startuppställning.

Jag körde endast 3-4 varv för att spara på motorn till tävlingen, men lyckades i alla fall få en 6:e tid av 11 st. deltagare. Så var det dags för finaltävlingen och man var ganska nervös för inget fick ju klicka om man skulle vinna serien, det skulle räcka med en tredjeplats i finalen.

Starten gick och jag lyckades passera en Mazda på startrakan, låg alltså på en femteplats och det skulle betyda en andraplats i serien om jag kunde behålla den. Det var väldigt tight racing och avstånden mellan bilarna var mycket små. Jag var hårt uppvaktad bakifrån hela tiden av Mazdan på 6:e plats. Han var faktiskt om mig en gång i slutet på långa rakan, men jag lyckades direkt ta tillbaka 5:e platsen genom att bromsa senare och åka på 2 hjul genom chikanen som avslutar målrakan.

Jag lyckades ej komma om de framförvarande bilarna så en andraplats i serien verkade finnas inom räckhåll.

På det nionde varvet (av 12) kom jag på trean och full gas in i en kurva som



är skymd. Mitt i kurvan står 2 Miator som har touchat varandra och snurrat samt en varvad Alfa, banan är blockerad och jag måste tvärnita för att ej köra på dem, var mycket nära att köra på Alfian och en av Miatorna men lyckades undvika det. Tyvärr gick dock något sönder i växellådan när jag tvär-

nitade, det fanns ingen växel kvar som fungerade, varken framåt eller bakåt. De övriga bilarna kom iväg men jag fick stå bredvid och se på.

Så snabbt kan en total 2:a plats bytas mot en total 4:e plats i serien. En riktig oturshelg alltså. Nu får nya tag tas till nästa säsong.

### Slutställningen i serien blev:

1 Peter Birath, Mazda Miata	36 poäng
2 Gabriel Wergeland, MGB GT	32 poäng
3 Tony Ring, Mazda Miata	31 poäng
4 Hans Eklund, Saab Sonett II	31 poäng
5 Tomas Hall, Mazda Miata	27 poäng

*Racinghälsningar från Sonett two-stroke/Hans Eklund*

## TIPSRUTAN

Om du behöver byta ditt dörrhandtag på din Sonett så kan du använda dej av ett vanligt V4-handtag som du gångarupp med ett gängsnitt som heter PG 21/28 mm.

Du kan vända dej till en elektriskare, för det är de som använder dessa gängsnitt till att gånga pansarrör med.

1/4 UNCx50 med kullerförsänkt skalle och krysspår är de skruvarna som håller fast karossen, två på vardera sidan, framför bakhjulen och två på taket, fästa i störbågen.

Du kan använda samma skruvar som sitter på kortnossaabarna för justering av huvudstrålkastarna om du gångar dem lite längre!

## Vad blev det av Sonett-handböckerna?

*Jan-David Skavén*

Som ni vet pejlade vi intresset i våras att låta trycka verkstads-handböcker till Sonett II V4 och III samt reservdelskataloger. Vi bad även intresserade, att i förväg betala in de aktuella beloppen på vårt postgirokonto, så att vi fick reda på intresset och inte behövde lägga ut så mycket pengar.

Nu har det visat sig, att det bara är tillräckligt många som beställt/betalat för reservdelskatalogen för att en nytryckning via Saab ska vara möjlig, då minimibeställningen för Club Sonett Sweden är 50 ex. vardera. Vi kommer ändå att ha ett antal överex på vårt reservdelslager, men det är ju bra för framtida intressenter. Reservdelskatalogen är gemensam för både Sonett II och III. När ni läser detta ska alla som betalt i förskott ha fått sin reservdelskatalog. För er andra som ännu inte beställt och saknar en kan vi bara råda er att göra det via Club Sonett Swedens reservdelsförvaltare Erland Johansson.

Nå, hur ska vi då göra med verkstads-handböckerna för Sonett II respektive III? Detta är inte minst intressant för er som betalt i förskott, men även för kommande intressenter. I skrivande stund vet vi inte exakt, men vi lutar åt att ta fram böckerna från en annan leverantör som ej har antalsbegränsning och sedan skicka pärmarna till de som betalt i förskott. I bästa fall har ni fått ert ex. när ni läser detta, i annat fall har vi eller kommer vi att kontakta er direkt så att ni får besked.

Det går förstås också bra att kontakta Erland direkt, tel. 013-27 04 12 kvällstid.



# Var hittar jag reservdelar till min Sonett?

Erland Johansson, reservdelsförvaltare

Till en bilmodell som Sonett där tillverkningen har upphört sedan snart 20 år tillbaka och bara c:a 10000 bilar tillverkade så kan det vara svårt att hitta de reservdelar som man behöver.

## reservdelar

Sedan drygt ett år tillbaka har Club Sonett Sweden ett eget reservdelslager där c:a 200 Sonettspecifika delar finns.

En aktuell reservdelslista finns publicerad på sidorna 38-41 i detta nummer.

Köp från Club Sonett Swedens lager görs genom Erland Johansson

Adress: Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping.

Tel. 013-27 04 12 efter kl. 17.00

### Övriga möjligheter att hitta delar

Saab har kvar vissa delar, de delarna beställer man genom sin lokala Saab-handlare.

Vissa delar finns hos Saab i USA, originaldelar kan vi få hjälp att hitta av Håkan Strandberg, tel. 08-632 60 65. Han arbetar på Saab i Akalla utanför Stockholm.

I USA finns också en firma som heter Automotiv Design där Jack Ashcraft

specialiserat sig på Saabdelar; där kan vi hitta en del Sonett delar. Nämnas bör att vissa delar får ses som en ersättning till originaldelarna då de inte alltid helt överensstämmer med originalet.

Adress: Automotiv Design, 2201 Woodlawn Drive, Medford. OR 97504, USA tel. 503-779-0731

Vidare så har Mats Jonsson som vi känner som skribent i Sonett Världen startat Motorsport Sweden. Han säljer ny tillverkade delar för Sonetterna, vilka precis som Jack Ashcrafts delar antingen helt eller i stort sett överensstämmer med originalet, exempelvis gummilister.

Mats kan även samordna inköp av begagnade Sonett delar från USA. Man måste dock vara medveten om, att köp av beg. delar från USA kan vara ett risktagande då delarna kan vara i sämre skick än vad både Du och Mats hoppats på och frakten är dyr.

Men kan man inte hitta de delar man behöver på annat håll så är även detta ett alternativ.

Telefon till Mats 0150-12904.

### RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT

Datum: 920831

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL	MODELL	CH.NR	SPEC
175422	Res.delskatalog	290:-	Alla			Nytryck
7400286	Gavel	110:-	Alla			Hjulhusplåt V.fram bakom hjulet
7400351	Dörrstolpe	90:-	II		till -268	Vänster sida
7400641	Ram	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	Dörrstolpe	90:-	II		till -268	Höger
7402720	Kylarfäste	20:-	II, II V4	alla		Höger
7403579	Ledskena	295:-	alla			Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	6:-	alla			Till bl a ledskena 7403579 i höger dörr
7403728	Dörrskal	1300:-	II, II V4	till	-328	Vänster
7403736	Dörrskal	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	Drivarm	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 motorrum
7410095	Fläktstos	80:-	II V4	till	-1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	250:-	II V4	329-1228		Till värmepaket
7411309	List	7:-	III	alla		Till genomf. vid golv och torped
7411960	Mellanlägg	6:-	II V4, III	till	-97725002000	Till låsmekanism dörr
7412117	Dörrlås	295:-	II V4	328-1868		Höger
7412935	Arm	6:-	Alla			Till bromsvarn. kontakt
7413057	Pedalställ	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 värmepaket
7414055	Torpedplåt	400:-	II V4	från 1229 -		
7414188	Kabel	10:-	II V4	från 550 -		Till ljusrelä
7414295	Kona	40:-	II V4, III	alla		Övergång värmepaket-rör i kupén
7414477	Knutplåt	40:-	II V4, III	från 1229-		Trekantplåt i motorrum
7414493	Låsbleck	25:-	II V4	från 1229-		Till handsfackslucka
7414543	Kulsnäppare	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 värmepaket
7414998	Lykta	250:-	II V4, III	från 1229-		Blinkers fram USA
7415102	Skena	50:-	II V4	från 1229-		Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	6:-	II V4, III	alla		Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	100:-	III	alla		Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	125:-	III	alla		H och V övre fäste dörrgångjärn
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	Dörram	800:-	III	till	-97725002000	Höger



RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT				Datum: 920831	
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL MODELL CH.NR	SPEC	
7416274	Kabel	300:-	II V4, III	alla	+kabel till batteri
7416464	Stolpe	128:-	III	alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta
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	Axel	190:-	III	alla	Till höger lamphus
7416787	Konsol	45:-	III	alla	Fäste till styrväxel
7417025	Bult	40:-	III	alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggsbant	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	Mekanism vid växelåda
7417413	Konsol	500:-	III	alla	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	120:-	III	alla	Lagring till växelspak
7417454	Kullänk	160:-	III	alla	Till växelspak
7417470	Hylsa	17:-	III	alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	3:-	III	alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417504	Bricka	3:-	III	alla	Till bult 7417421 (växelmekan.)
7417538	Fjäderspär	10:-	III	alla	Till växelmekanism
7417546	Kåpa	800:-	III	till -97725002000	Växelspakskonsol ("kardantunnel")
7417579	Förstärkning	45:-	III	alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	300:-	III	Till -70500303	Till rattstång
7418031	Fästbygel	10:-	III	Till -97725002000	Till varvräkn.
7418049	Fästbygel	10:-	III	Till -97725002000	Till hastighetsm.
7418197	Skena	20:-	III	alla	Till hanskfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	25:-	III	till -97725002000	Täckplåt radiouttag
7418494	Hedbringare	25:-	III	alla	Till rattstång, bakom ratt
7418502	Rattlagerkåpa	125:-	III	Till -70500303	Plastkåpa över rattstång
7418536	Ytterplåt	130:-	III	alla	Höger bakom passagerarstol
7418544	Ytterplåt	130:-	III	alla	Vänster bakom förarstol
7418635	Slang	6:-	III	alla	Till vindrutespolarpump
7418700	Karosskal	12000:-	III	Äldre utförande	
7418734	Fäste	27:-	III	alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	35:-	III	alla	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	30:-	III	till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handskfackslucka	100:-	III	alla	Kompl.
7418775	Konsol	60:-	III	alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörrskal	1300:-	III	alla	Vänster
7418809	Dörrskal	1300:-	III	alla	Höger
7418817	Dörrstopp	50:-	III	alla	Arm i framkant dörr
7418833	Dörrlås	140:-	III	till -70500303	ev. fel i res.delskatalog
7418841	Mutter	40:-	III	alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	300:-	III	alla	Höger
7418908	Bakruta	300:-	III	Till -977250002000	passar även årsm. -73, -74
7418932	Ruta	200:-	III	alla	H + V lilla rutan i dörr
7419021	Instrumenttavla	115:-	III	alla	Till varvr, hastighetsm. 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

RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT				Datum: 920831	
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL MODELL CH.NR	SPEC	
7419278	Klädsel	270:-	III	alla	Matta till H tröskel
7419302	Isolerplatta	70:-	III	alla	Vänster golvmassonite
7419484	Axel	150:-	III	alla	"Parallellsteg" mellan huvudljus
7419971	List	6:-	III	alla	Till bensinpåfylln. slang
7420110	konsol	50:-	III	Till -97725002000	Fäste värme,vent. reglage
7420219	Slang	60:-	III	Till -70500303	V ventilatons slang
7420235	Tättningslist	40:-	III	Från 71500001-	Till stora rutan i dörr
7420284	Stång	75:-	III	70500001-97725002000	Till låsning 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	Högtalargaller
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 stång 7420284 låsmanövr. insida dörr
7421134	Isolerskiva	50:-	III	alla	Isolering bakstam (Gullfibertyp)
7421175	Bricka	8:-	III	alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)
7421183	Stag	30:-	III	alla	Till innerskärm främre hjulhus
7421241	Fäste	35:-	III	alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7421365	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 värmeutblås golv
7421993	Torpedplåt	700:-	III	alla	
7422058	Slang	75:-	III	Från 71500001-	Returbränsleledning
7422207	Bricka	5:-	III	Från 71500001-	Till sprint handbromsspak
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	Tankrörskåpa
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 bakstam
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	Backspärrfjäder
7423635	Rattstång	475:-	III	Till -70500303	
7423700	Vinkel	10:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423825	Ledningnät	700:-	III	Alla	Till motorrum och belysning fram
7423882	Hållare	75:-	III	Alla	Till reläer i motorrum
7424013	Skylt	10:-	III	97725001186-97725002000	AUX-skylt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus

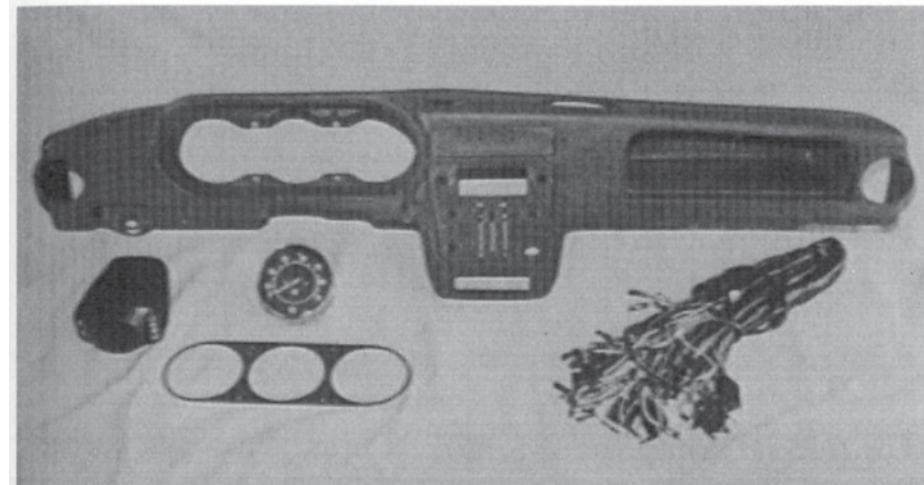


## RESERVDLAR FRÅN CLUB SONETT

Datum: 920831

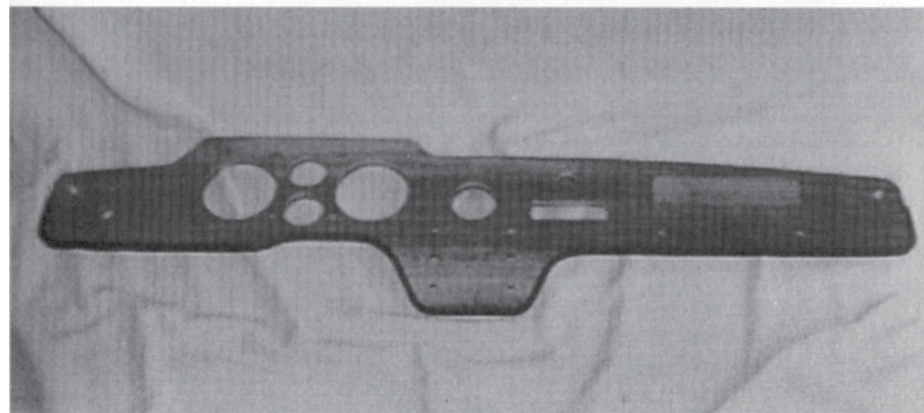
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL	MODELL	CH.NR	SPEC
7424120	Packning	20:-	III	Från	97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424203	Dämpare	350:-	III	Alla		Stång växelmechanism
7424229	Ledningsnät	350:-	III		97725001186-97735002300	Till tank och bakljus
7424252	Kontakt	100:-	III	Från	97725001186-	Till bältes varnare
7424286	Växeltång	325:-	III	Från	97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	25:-	III	Från	97725001186-	Till backljuskontakt
7424328	Konsol	500:-	III	Från	97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	750:-	III	Från	97725000001-	Kupéfläkt
7424526	Isoleringsmatta	75:-	III	Från	9772500000-	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 framför mittbit
7425036	Skyllt	10:-	III		97725001186-97725002000	FAM-skyllt till instr.panel
7425085	Fäste	70:-	III	Från	97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425267	Dörrstolpe	450:-	III	Alla		Höger bakre låda
7425382	Bricka	3:-	III	Alla		Till störbåge
7425390	Bricka	5:-	III	Alla		Till störbåge
7425481	Dörram	800:-	III	Från	97725002000-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	25:-	III	Från	97735000001-	Till varvräknare
7425770	Störbåge	475:-	III	Alla		
7425812	Manöverstång	250:-	III	Från	97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hållare	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	Manöverlänk	60:-	III	Från	97735000001-	Till läsmekanism i dörr
7426018	Matta	25:-	III	Alla		Till förv.fack vid växelspak
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
7426646	Motorhuv	10000:-	III	Alla		
7426737	Skyddshölje	350:-	III	Från	97735000001-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	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 chassit
7427818	Fästvinkel	50:-	III	Alla		Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	12000:-	III			
7428071	Skärmdel	2900:-	III	Alla		Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	2900:-	III	Alla		Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1500:-	III	Alla		Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1500:-	III	Alla		Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1000:-	III	Alla		Övre bakre mittdel av huv
7428154	Karossdel	1900:-	III	Alla		"Höger bakskärm"
7499999	Golv	2700:-				kompl.golv chassi

## Några exempel på delar från klubbens reservdelslager

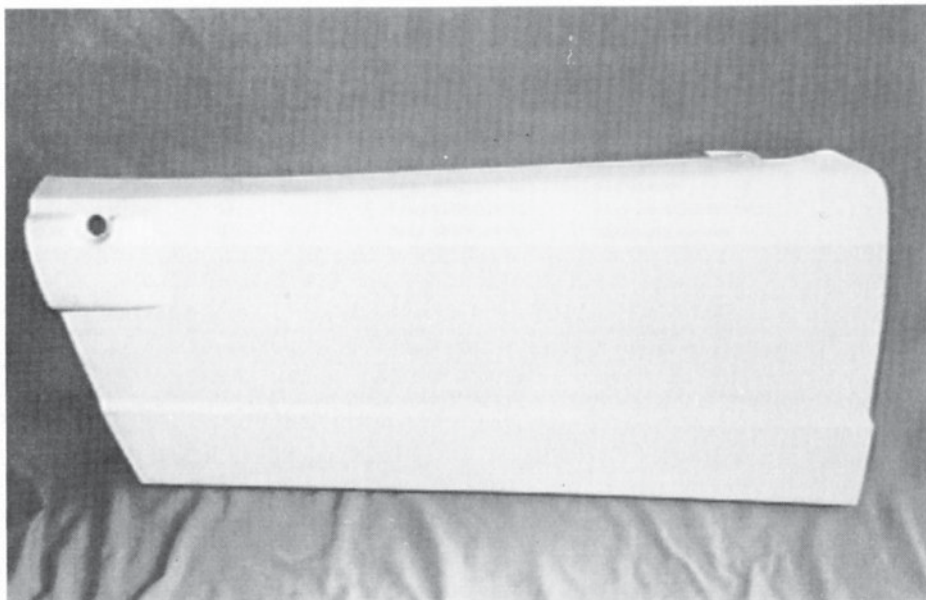


Art.nr. 74 16 001 Panelbräda, pris 1700:-. Art.nr. 74 18 502 Rattlagerkåpa, pris 125:-, Art.nr. 74 16 571 Varvräknare, pris 500:-, Art.nr. 74 19 021 Instrumenttavla, pris 115:-, Art.nr. 74 25 952 Ledningsnät, pris 590:-

Art.nr. 74 18 502 Panelbräda, pris 1000:-

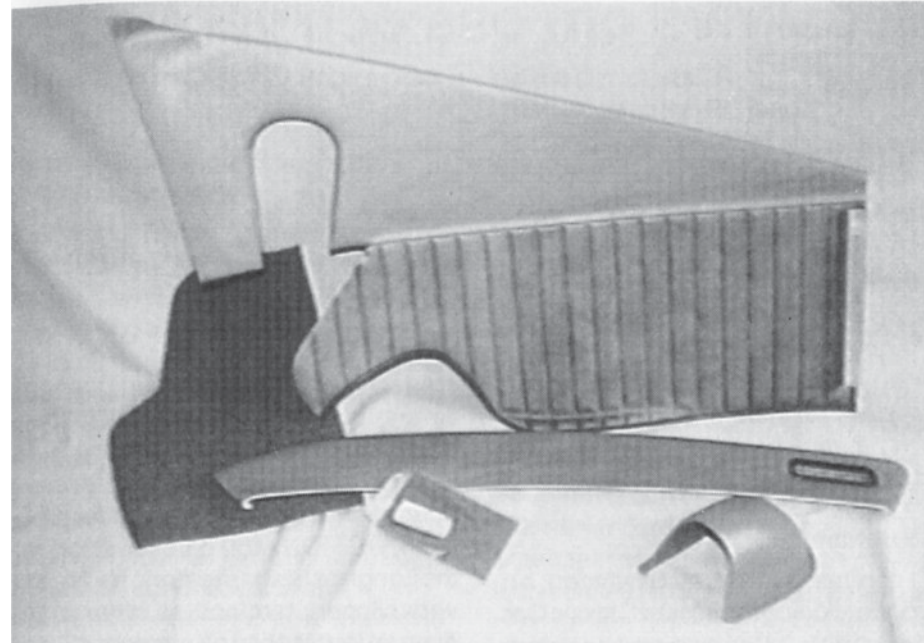
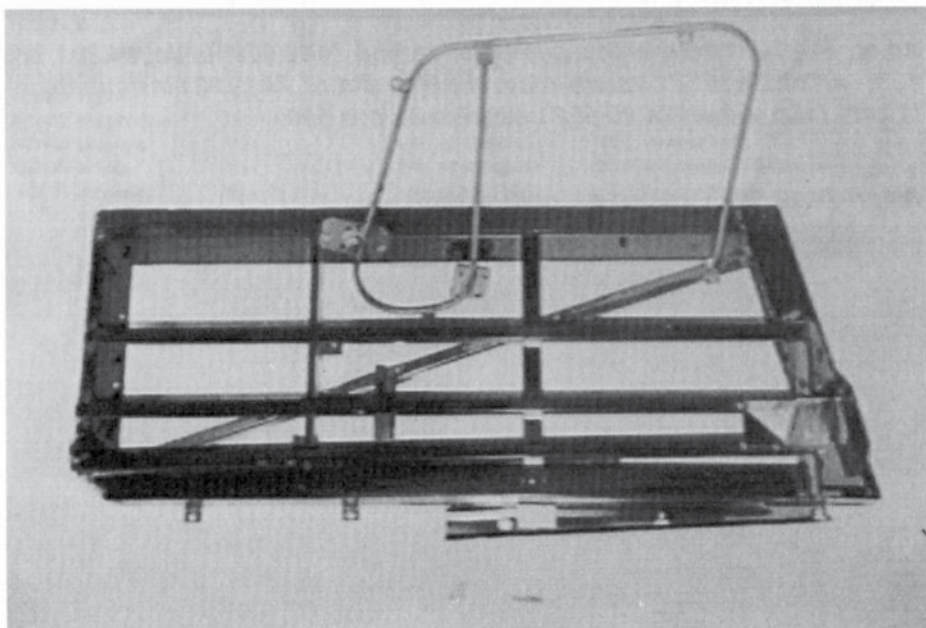






Art.nr. 74 18 809 Dörrskal, pris 1300:-

Art.nr. 74 25 481 Dörram, pris 800:-, Art.nr. 74 18 882 Fönsterhiss, pris 300:-



Art.nr. 74 22 553 Klädsel bagagerum, pris 600:-, Art.nr. 74 19 104 Klädsel  
hjulhus, pris 270:-, Art.nr. 74 22 512 Sidklädsel över dörr, pris 325:-, Art.nr. 74  
26 018 Matta, pris 25:- Art.nr. 74 22 538 Kåpa, Pris 120:-





# Det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

---

---

Ni har läst det förut, en artikel blir aldrig så gammal så att den inte kan citeras under denna spalt. Därför tänkte jag osökt på Sonettvärlden när min far stack följande tidning under ögonen på mig i somras:

---

---

## Bilvärlden

I nummer 1, 1991 av Bilvärlden, en programtidning för Båstad Classic Car Show 1991, hittar man en sex sidors artikel om Saab Super Sport, alltså Saab Sonett I i framfart i Mille Miglia 1989.

Artikeln, skriven av Anders Tunberg har vi sett i något andra varianter andra tidningar och därför ska jag inte gå på djupet på den här. I korthet handlar den dock om Torsten Åmans och Erik Carlssons bejublade, men regnvåta framfart i Mille Miglia samt om historiken om Saab Super Sports tillkomst.

Artikeln är fint illustrerad av fyra färgbilder och 7 svartvita bilder, alltifrån konstruktionstiden till presentationen vid Stockholms bilsalong 1956 och slutligen till Mille Miglia.

Just sådana här artiklar väcker intresse för Sonetten, och inte då bara Sonett I utan även de senare II och III. Hur många av er, kära läsare, har inte

fått upp ögonen för Sonetten efter att först ha läst en tidningsartikel?!

## Classic cars

Av vår outröttlige medlem Lennart Jarenbäck i Schweiz har vi fått följande artikel med sonettanknytning, vilken han hittade i majnumret 1992 av denna tidning på engelska. Under rubriken "ACTION -150 cars took part in the Longleat Stages Historic Rally - on very slippery tarmac!" så hittar man även en fartfylld bild på nummer 43, en Sonett II V4. Den kördes av herrarna Paul Wignall/Paul Darlington. Den är ettrigt gul till färgen och påminner, som Lennart skriver "om en jag sett tidigare i samband med klubbträffar i Odensbacken. Kan det vara Rolf "Dumle" Carlssons bil?" Bildtexten nämner att "denna ovanliga och extremt snabba Saab Sonett slutade på tolfte plats efter tekniska problem."

## Saab Idag

I Saab Idag, nummer 16, 1992 visas bild på två billegender, Juan Manuel Fangio från Argentina och Erik "på taket" Carlsson. Fangio besökte Sverige på väg till biltävlingen "Djurgårdsloppet" i Helsingfors och då passade han även på att besöka Saabs bilmuseum i Trollhättan. Det nämns att Fangio där "var intresserad av Saabs

specialbyggda Sonetter och andra experimentbilar". Se där, det tyder på god smak hos den nu 80-åriga mästaren!

## Idrottsbladet Motorsport och Enköpingsposten

Av Hans Eklund, den ende svensk som på allvar tävlar med en tvåtakts-sonett har vi fått följande klipp med anknytning till hans sport:

I Idrottsbladet Motorsport av den 11 juni 1992 berättas det om hur Hans kom på tredje plats i Roadsports C, visserligen med hjälp av en tjuvstart hos en annan tävlande, men det är ändå förnämligt med tanke på att Hans bland annat tävlar mot bilar som Lotus Seven S4 och Mazda Miata!

Även Enköpingsposten uppmärksammade Hans framgångar på Kinnekulle i en notis av den 3 juni. Liksom förra året följer man Hans tävlande, så det är inte bara i F1 som tävlingar har ett fint uppmärksamhetsvärde!

## Nyheter, Vimmerby Tidning,

Vår arrangör av vårmötet, Åke Olsson, har inte bara gjort ett lyckat möte utan även tänkt på att se till att några tidningar rapporterar om mötet, både innan och efter:

I "Nyheter" av den 20 maj 1992 berättar journalisten Per I Gustafsson om det kommande mötet efter att ha intervjuat Åke, som även stolt knäpar på bild framför sin fina tvåtaktare. Bildtexten omnämner också " .. de något exklusiva sportbilarna" vad man nu menar med det...! Det berättas även en del om Club Sonett Swedens verksamhet liksom om produktionen av Sonet-

terna i det förflutna. Åke nämner även lite om sina egna Sonetter, bland annat om sin kommande renovering som tydligen ska bli ett långtidsprojekt, "kanske tio år". Vi andra hoppas dock få se den på vägarna innan dess.

Vimmerby tidning skrev annars mycket om vårt möte som ägde rum den 23 maj. Den 21 maj hade man en liten notis och den 22 maj följde journalisten Olof Carlsson upp med en informativ artikel om den kommande träffen. Även här berättas även en del som inte direkt har med träffen att göra, som vart man exporterade de flesta Sonetterna och när de gjordes och att bilarna var "ordentliga krutpaket". De orden tackar vi extra för, även om jag idag kanske har lite svårt att hålla med om man jämför med vad som produceras nu för tiden, men det ska man kanske inte.. Artikeln är illustrerad med Åke Olsson sittandes i sin vita tvåtakts-sonett, denna gång dock med son ett, Björn i knäet.

Vimmerby tidning följde mycket fint upp mötet den 26 maj med en helsidesartikel av Olof Carlsson, under rubriken "Bästa Sonetten var en gång höns-hus." Som sig bör berättar artikeln om vår vårträff som journalisten liksom vi övriga uppenbarligen uppskattade. Inte minst som han fick sig en provtur i Stefan Gustafssons Sonett II V4 och han var klart imponerad av sportbils-känslan och åkoplevelsen. -Att Åkes Sonett en gång varit ett höns-hus är väl inte helt klarlagt än, men att den var i ett mycket sämre skick än nu när Åke köpte den är väl ingen överdrift. Fem bilder illustrerar artikeln, bland annat visas vinnarsonetterna, Berndt Elias-



sons ombyggda Sonett med 16-ventils turbo och Torsten Åman och Bo Jonsson framför tårtfattet.

### IB Motorsport

Hasse Eklunds tävlande med sin tvåtaktsonett börjar nu alltmer sätta sina spår i pressen. Den 6 augusti hade IB Motorsport en artikel som behandlade tävlingarna på Knutstorp 25-26 juli, 1992 och om Roadsport C, den för oss intressantaste klassen skriver man: "Tvåtaktsmotor och framhjulsdraft var tydningen ingen nackdel för Hans Eklund, som både var träningsetta och klar vinnare av Roadsport C. I starten ryckte den bakhjulsdrivna Mazda (MX5 Miata)-trion fram som tre japanska kamikazes. Det såg mycket trångt ut i första kurvan, men på något sätt var det Eklunds Saab Sonett av 1967 års modell som kom ut i ledningen. Därefter verkade de startsnabba Mazdorna ha gjort sitt för de föll raskt bakåt." Även Volvo P 1800 och MGB GT fightades förgäves mot Hasses Saab Sonett II. Club Sonett Sweden tar tillfället i akt och gratulerar!

### Enköpingsposten

Även denna tidning uppmärksammade den 28 juli att Hasse "styrde sin Sonett till seger vid Svenskt Sportvagnsmeeting, klass C. Därmed var Hasse i delad ledning i sin klass efter tre av fem deltävlingar.

### Enköpingsposten

Igen. Jodå, snart tror jag att Hans Eklund med sitt framgångsrika tävlande kan fylla den här spalten själv...! Man tillägnar Hasse en egen artikel på

sportsidan med rubriken "Den snabbaste sportbilen – och en av de vackraste". De orden värmde säkert Hasse och oss andra, så journalisten Bengt Johansson ligger bra till. Artikeln, illustrerad med en stolt Hasse lutande sig mot sin tävlingssonett, handlar om varför Hasse tävlar med sin tvåtaktare Givetvis kom man även in på den kommande tävlingshelgen på Kinnekulle och chanserna att nå en bra placering där.

### Enköpingsposten

Den 18 augusti hade man en mindre uppföljande artikel om tävlingarna på Kinnekulle där man kunde berätta, att Hasse efter en omstart (gudskelov, han snurrade nämligen ut på gräset i första startförsöket) kom på andra plats på Kinnekulle med en snitthastighet på 114 km/t. I och med detta leder han i skrivande stund Roadsport C och har goda chanser att ta hem slutsegern om det går bra i den sista deltävlingen på Falkenberg 5-6 september.

### Idrottsbladet Motorsport

Även IB tar förstås upp tävlingarna på Kinnekulle Ring, under rubriken "Rafflande Sportvagnsmeeting". Roadsports C beskrivs som den mest spännande klassen av de nio olika klasserna denna tävlingshelg och "de fem i täten bjöd på dagens tätaste race". Artikeln som förstås också tar upp de andra tävlingssklasserna illustreras med en stor, härlig bild på "den tuffaste kampen" där man bland annat kan se Hans Eklund med sin tvåtakts-sonett och två Miator och en MGB i en trång kurva.

### Saab Idag

I nummer 23, 1992 hade Saabs personaltidning ett häftigt färguppslag från Saabfestivalen, som sig bör. Journalisten, Michael Steen skrev att "Både Sonetter och custombyggen hade sin givna publik, men frågan är om inte de gamla tvåtaktarna och V4-orna lockade fler." Givetvis publicerades bilder på bl.a. världens längsta Saab, den vinnande, ombyggda 99:an i customklassen, en fin 95:a, en 92:a som var en riktig gammal pärla samt förstås, en bild på ett antal rariteter, "Saabs egen sportbil Sonett".

### Trollhätte Tidning

Den 20 juli gjorde som sig bör Trollhätte tidning ett stort reportage om Saabfestivalen. Det skrivs om de olika bilarna i respektive klass och om Sonetter skriver man följande: "Sonetter är en alldeles speciell klass. Modellen var en gång i tiden Saabs "dörröpnare" i USA eftersom amerikanerna med sin förkärlek för sportbilar dessförinnan inte drömt om att gå in i Saabs butiker för att titta på tvåtaktarna... Drygt 10000 Sonetter hann det bli i olika utföranden och under Saabfestivalen igår fanns ett tjugotal av dem på plats. Störst uppmärksamhet väckte

glädjande nog en tvåtakts Sonett med hemadress Trollhättan. Tillvaratagen och prydligt iordninggjord på fritiden av Lars-Åke Haraldsson, som även under sin arbetstid är inblandad i tillverkningen av Saabar." En bild på Lars-Åke med fronten på hans regnvråta Sonett visas också liksom en detaljstudie av de uppfällda strålkastarna på en Sonett III. Klippet har vi fått av Anders Tunberg.

### Sörmlandsbygden

Av Mats Jonsson har vi fått ett klipp på Mats Jonsson och det tackar jag för då jag i ärlighetens namn inte ens kände till existensen av denna tidning. Desto roligare var det att se framsidan från den 17 juli där Mats och hans flickvän Åsa Carlsson hukar bredvid sin Sonett III från 1973.

Det var ju den som de tog hit efter att ha åkt 800 mil med den i USA och rubriken på artikeln är "Sonetten i hamn". Den handlar annars om de onsdagsträffar som Automobilsällskapet i Nyköping varit initiativtagare till och som nu blivit mäktiga populära då det kan hända att över 100 fordon ställs ut. Att man av alla dessa väljer att illustrera med en Sonett känns ju naturligt...!

SÄLJES  KÖPES

### Säljes

Sonett III 1972  
En ägare i 20 år, 9150 mil, originalskick, grön, rep. i bottenplattan  
Pris 70 000:- eller högstbjudande  
Ulf 0175-401 07 402 07

### Säljes

Rostfritt avgassystem till Sonett III, nytt, modifierat av Ferrita  
Lars Söderman 08-604 71 83



# SÄLJES CLUB SONETT SWEDEN KÖPES

## Köpes

Risig Sonett 3:a (70-74) i körbart skick.

Obs, jättebilligt!  
Peter 0520/20569

Smidd eller härdad 1700 cc vevaxel till V4  
Lars Söderman 08-604 71 83

## Säljes

Saab Sonett III-72. Silver, fullt körklar, skatt och bes., MHRF försäkring= fint originalskick, RF avgas. Pris 80.000  
Tel. 0340-40231, 19050 arb Jan Olofsson

Sonett III, årsmodell 1972, 95% originalskick, massor av delar medföljer, bl.a. enkelports gr.II motor (Ström, Trollhättan), dubbla uppsättningar alufälgar fotboll + Ronal, spec. 2 låda, 6 st. Bilsteindämpare, 2 st. 1700 axlar Stefan Storåkers, Platensv. 2, 611 56 Nyköping  
Tel. 010-2230440

Saab Sonett III -72. Svensksåld, bra skick, 90 hk motor, i övrigt original  
Pris 68.000:-  
Tel. 013- 27 04 12

## Säljes

Stötdämpare till Saab 96 och 97  
Girling gas, 4 st. 500:-  
Monroe standard 4 st. 300:-  
Tel. 013-27 04 12

Stripes, svarta och vita i originaldesign 350:-/sats  
Slang till koppling/bromsvätskebehållare (specialslang) 75:-/st.  
Avgasrör, Sonett 2-takt 495:-/sats  
Avgasrör, Sonett III. Aluminerade 1 3/4 "- rör 495:-/sats

Byggsats  
DS11-bromsbelägg för hård körning 425:-/sats  
Gummilist till vindruta, Sonett 66-74, inkl. låslist 350:-/st.  
Gummilist till bakruta, Sonett II, V4, inkl. låslist 350:-/st.  
Gummilister till dörrar, sidorutor m.m.  
Sonett 66-74 samt bakruta Sonett III.  
Noslist 7403835 Sonett II, V4 (aluminiumlisten)  
2-taktskolvar. 71.5 och 72.0 mm Hepolite-kolvar 2900:-/sats

Mats Jonsson  
Tel. 0150-12904