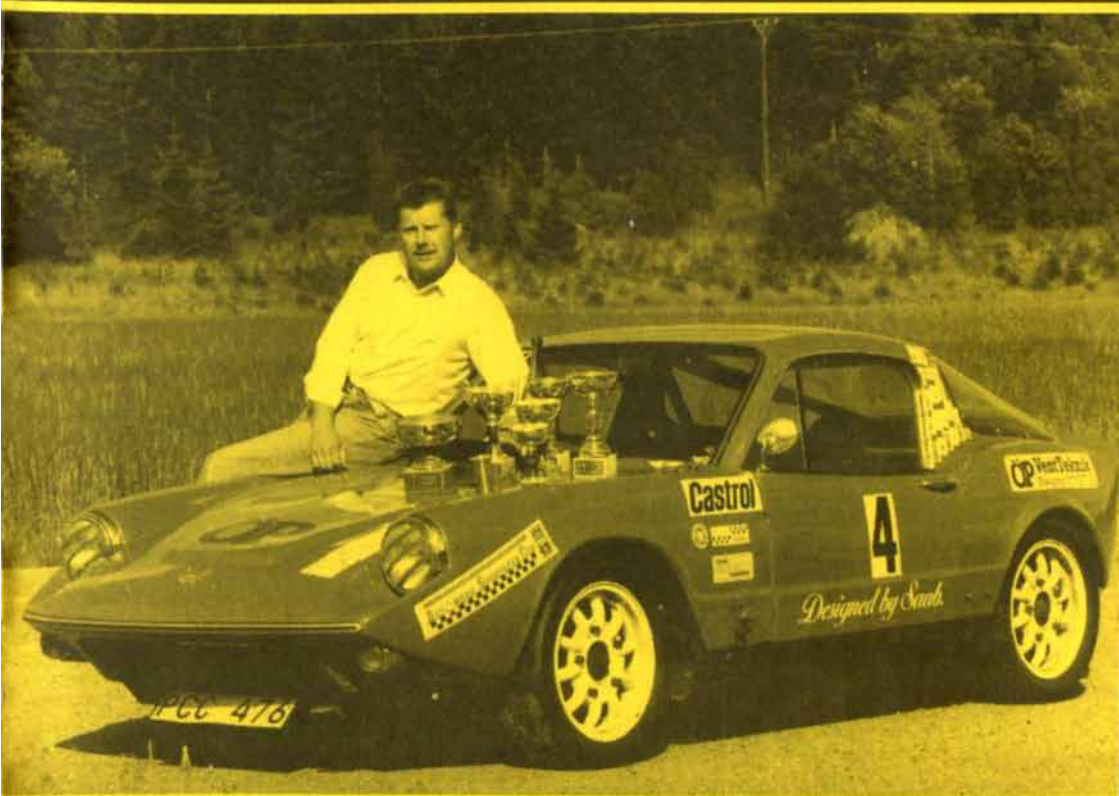


SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- Vårträff med årsmöte
- Internationellt i Lillehammer
- Nya Saab 900
- Årets banracingrapport

3
1993

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

I förra numret av Sonettvärlden skrev jag att jag skulle delta på åtminstone vårt Värmdö, den Internationella Saabträffen i Lillehammer och Nyköpings Veterama. Dessa är nu "avverkade" och du finner separata reportage om dem i detta nummer av Sonettvärlden. Alla tre hade sin charm även om mötana var väldigt olika till sin karaktär, eller kanske just därför. Dessutom var jag som enda Sonett med på Svenska Saabregistrets mycket trevliga "Söderturen" som traditionsenligt hålls söder om Stockholm, denna gång på Tyresö. I år var dessutom DKW-klubben inbjudna, så ni förstår att tvåtaktsröken stod tät över nejden! Det är alltid kul att se andra märken än Saab, omväxling förnöjer.

På tal om tvåtaktsrök så gick det ännu bättre i år för Hasse Eklund i Roadsport C än förra året. Han kom på tredjeplats, vilket innebar prispallen. Men, han var 1 sekund från att vinna hela serien, hade han tagit sig förbi en annan på upploppet hade han kommit på första plats, så hårt är det! Du hittar Hasses fylliga berättelse om loppet i detta nummer av Sonettvärlden.

I nästa nummer av Sonettvärlden börjar vi en nyskriven historisk tillbakablick på Sonettens tillkomst genom Lars Fredrikssons lite ovanliga artikelserie som är klart intressant. Jättekul att kunna komplettera historiken genom nya infallsvinklar, den är definitivt läsvärd!

Dessutom tänkte vi ägna en del av nummer 4/93 åt reservdelar, ett evigt aktuellt ämne för de flesta av oss, så håll ut till december!

Vi hörs,

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Tidningens adress

c/o Jan David Skavén chefred.
Vinhundsvägen 87
128 62 Sköndal
08-93 15 65

Styrelsen

Jan David Skavén, ordförande
08-93 15 65
Michael Pettersson, sekreterare
013-620 62
Johnny Johansson, kassör
0521-22 12 50
Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0171-299 64
Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13
Lars Söderman,
matrikel, adressändringar
08-39 38 63
Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12
Per Alvestig, suppleant

OMSLAGSBILD:

En nöjd Hans Eklund tronar på sin tävlingssonett tillsammans med en del av den numera digra pris-samlingen.

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

Medlemsavgift
125:-/år

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma mitten av december

Sista inlämningsdatum för manusskript och annonser 31 okt.

Tävlingsäsong 1993 med tvåtaktssonett i banracing klass Roadsport C

Hans Eklund

Första tävlingen för säsongen skulle köras på Falkenbergsbanan. Eftersom den banan är den snabbaste som vi använder i sportvagnsserien så hade jag byggt en ny växellåda till Sonetten, för att få en något högre toppfart. Motorerna som jag använder är med samma specifikationer som förra året.

racing

Startfältet var lite tunt med endast 7 st. deltagare i klassen, men det var dom snabbaste bilarna i förra årets serie.

Jag lyckades få 4:e träningstid, men bilen kändes inte riktigt bra, det blev lite sämre varvtider än förra året.

Ett trevligt besök i depån på lördagen gjordes av Gösta Karlsson (f.d. banrace-åkare med Saab 2-takt) och han var mycket intresserad av Sonetten och dess preparering.

Så var det söndag och tävlingsdags.

Fjärde startposition och före mig hade jag 2 st. Mazda Miator och en MGB GT. Starten gick och min placering höll jag på startrakan, trots att bilarna bakom mig är bakhjulsdrivna och borde kunna åka om mig i starten. När bilarna passerat mig genom chikanen som avslutar startrakan var ställningen 1:a Tomas Hall (Miata) 2:a Gabriel Wegerland (MGB GT), Tony Ring (Miata) 4:a jag med Sonetten.

Eftersom bilen inte riktigt var sig lik från förra säsongen så lyckades jag ej avancera under loppet och placeringarna i toppen blev som beskrivits. Precis utanför prispallen är väl inget drömläge för resten av säsongen. Förhoppningsvis blir det bättre varvtider med den gamla lådan som jag körde med förra säsongen.

Vid hemkomsten plockades båda motorerna ner för kontroll och det enda som behövde göras var riktning av vevaxlarna. Snabb ihopsättning av motorerna och förberedelse för tävling nr. två som skulle köras endast en vecka efter Falkenbergstävlingen.

Tävling två kördes på Kinnekulle Ring

Växellådan hade jag bytt till förra årets låda. Fortfarande lite tunt startfält men nio stycken i klassen. Sonetten kändes bättre nu med gamla växellådan (slutväxel 6:35, drevsats special 2, lamellspärr och o-synkroniserad). Vi började träningen redan på fredagen med två träningspass, på



Hasse och hans Sonett i full aktion under årets säsong.

lördagen kördes första tidsträningen och jag fick 4:e tid i klassen. Det kändes rätt bra för träningsmotorn som jag använde är ju ej lika snabb som tävlingsmotorn. Lördagskvällen användes till att byta motor och preparera bilen för söndagen. Tidsträningen på söndagen gick bra och jag förbättrade min träningstid till 2:a i klassen, endast en av Miatorna var före. Äntligen var det dags att tävla.

Starten gick skapligt men jag kom iväg som trea, två Miator före men redan i den andra kurvan körde jag om en av Miatorna. Efter något varv blev jag omkörd av MGB på långa rakan, den har betydligt högre toppfart än Sonetten. Jag hade alltså tredjeplatsen men jagade MGB under några varv, Sonetten är snabbare där det är krokigt, men hinner ej riktigt med där

det är rakt. Efter några varvs jagande så fick MGB bryta med överhettningsproblem, återigen andra plats men hårt uppvaktad bakifrån av en Miata. Jag lyckades dock hålla placeringen in i mål. Andra plats i andra tävlingen för året är ju inte helt fel.

Tävling tre i sportvagnsserien kördes på den klassiska Gelleråsbanan i Karliskoga

Tävlingshelgen började på lördagen med en tidsträning mitt på dagen. Vädret var inte det bästa för det hade regnat hela förmiddagen och det var stora vattenpölar på banan. Eftersom det duggregnade lite när vi skulle ut på träningen så lade jag på smala standarddäck med mycket mönster för att kunna få i alla fall lite fäste i vattnet. Det gick skapligt i 3-4 varv men sedan

visade det sig att det var en felsatsning med däcken, banan torkade nämligen upp i idealspåret och det fanns ej någon chans att hinna med de övriga, jag fick näst sämsta tränings tiden.

Resten av eftermiddagen ägnades åt motorbyte (till tävlingsmotor), hjulbyte och allmän översyn med efterdragning av bultar i hjulupphängning, bromsar och överallt där någonting kan lossna.

Söndagen började redan 8.00 med en tidsträning för vår klass, som tur var så var det varmt och soligt, det vill säga bra förhållanden för att få bra tränings tider och det är ju den bästa tränings tiden som räknas så lördagens "våta" träning kunde man bortse ifrån. Både motor och däck kändes bra och jag kunde klämma till med 4:e tränings tid (2 Miator och en MGB var snabbare). Så var det söndag eftermiddag och tävlingsdax, vädret var fortfarande bra med mestadels sol.

Starten gick bra men jag var väl 6-7 in i första böjen då jag var inlåst av bilar och ej kunde komma loss för att avancera. Under de 2-3 första varven låg jag och fightades med en Mazda RX7 om 4-5 placeringen, vi skiftade väl platser 4-5 gånger under dom varven och jag fick till och med åka bredvid banan vid några tillfällen. När jag lyckats komma loss från RX7:an och fick åka några fria varv utan att bli störd så började jag ta in avstånd till dom framförvarande (jag låg då på en fjärdeplats).

När vi var inne på sista varvet och avståndet krympt till 30-40 m. fram till de två Miatorna som låg på 2:a och 3:e

plats, så såg jag att jag ej skulle hinna ifatt dem, men dom hade uppenbarligen blivit stressade för den Miatan som låg tvåa fick i den allra sista kurvan en jättesladd som ej gick att parera och det slutade med att han rullade 3-4 varv utanför banan, bilen blev ju ej så snygg men föraren klarade sig helt utan skador. Då körde jag i mål som 3:a och det blev prispallen igen.

Segev för Wegerland med MGB GT, tvåa Tony Ring med Mazda Miata.

Total poängställning i serien efter tre deltävlingar är att Tomas Hall och Tony Ring delar första platsen (båda kör Miator). Jag kommer sedan med endast en poäng ifrån, sedan följer Wegerland med sin MGB GT en poäng efter mig. Därefter följer Mazda Miata, några Mazda MX7, några Alfa Romeo och även Honda CRX.

Tävling fyra kördes på Ring Knutstorp, en krokig och rolig bana

Många hade högt ställda förväntningar på "den gröna Sonetten", för jag lyckades ju vinna där förra året.

I år var det rekordstort startfält med 26 startande i klassen så nog fanns det konkurrens alltid. Tävlingshelgen började på lördagen med en friträning samt tidsträning på eftermiddagen. Bilen kändes bra och vädret var också bra så jag lyckades prestera andra tränings tid efter en av Miatorna.

På söndag förmiddag kördes nästa tidsträning, vädret var fortfarande bra och nu var tävlingsmotorn monterad, klämde till med snabbaste tränings tid av alla. Efter träningen började det regna och det fortsatte under hela

eftermiddagen, alla klasser fick alltså tävla i regn. Banan var mycket hal och sikten var minimal eftersom bilarna drar upp ett stort moln med vatten efter sig. Som tur var så stog man i första startledet. Saaben är ju svår att starta med i vanliga fall och ännu svårare när banan är blöt av regn.

I slutet av startrakan var jag nere på 6:e plats men i första kurvan lyckades jag köra om båda Miatorna som låg före mig. Nu låg jag alltså fyra precis bakom en Mazda Wankel. Efter något varv lyckades jag köra om Wankeln i en kurva och sedan var det inga problem att köra ifrån den.

Framför mig hade jag Wegerland i MGB GT och Hovenberg i en Lancia Monte Carlo (sällsynt Lancia med mittmotor).

Vi tre i täten körde ganska lika i hastighet för placeringarna bibehölls.

När det var ett par varv kvar så visade det sig att både MGB och Lancian körde om en varvad förare på ett parti av banan där det visades gul flagg från flaggposteringarna, det är då omkörningsförbud just där, på grund av att någon åkt av banan precis före. Det betydde att jag kunde köra försiktigt de sista varven och ej riskera någon avakning för dom två som var före mig skulle bli diskade eller få tidstillägg för regelbrottet. Domaren valde tidstillägg för de båda och jag hade alltså ytterligare en gång segrat på Knuttorpsbanan.

Bilen kontrollvägdes efter loppet och den hade rätt vikt så segem var ett faktum. Totalställningen efter 4 tävlingar är som förra året, jag leder men det är fem förare som kan vinna serien.

avgörandet sker alltså på finaltävlingen i Falkenberg.

Finaltävling Falkenberg

Träningen började på lördagen med ett pass utan tidtagning, det gav oss möjlighet att prova med två olika avgassystem, för att kolla om det kunde hjälpa till att höja toppfarten på Sonetten. Falkenbergsbanan är ju den snabb-

Kör man race med tvåtaktssonett får man inte vara främmande för ett motorbyte då och då.



baste som vi kör sportvagnsserien på och Sonetten är ju lite handikappad på grund av låg toppfart.

Tidsträningen gick skapligt och jag fick 4:e tid, tre Mazda var före mig. Motorbyte under kvällen för att vara förberedd till söndagens tidsträning och tävling. På söndagsträningen förbättrade jag varvtiden med nästan en sekund och bilen kändes bra. Men jag visste att tävlingen skulle bli hård för det var fem deltagare som kunde vinna serien.

Tävlingsstart som jag missar totalt och kommer iväg som 11:a. Det var den sämsta starten i år. Börjar köra upp mig redan i första kurvan och dom bilar som blir omkörda är bland annat en Lotus Europa. Efter 2 varv är jag uppe och krigar om 4:e och 5:e plats med en Mazda Wankel och vi byter placeringar 5-6 gånger under lika många varv, men den är betydligt snabbare på rakorna än Sonetten.

När det bara är ett varv kvar så ser jag att MGB som har haft ledningen i

början av loppet börjar sacka efter lite och är nere på tredje plats, den bilen skulle jag behöva komma före för att vinna serien. Men tyvärr så hann jag ej ifatt honom före mållinjen (det fattades bara **en ynka sekund**) så jag kom in på 5:e plats och det resulterade i en total 3:e plats i serien, till och med fick jag samma poäng som 2:an i serien.

Segern gick alltså till Gabriel Wegerland MGB GT, 2:a blev Thomas Hall Mazda Miata och 3:e platsen till mig. 4:e och 5:e platsen belades också av Mazda.

-Till nästa säsong verkar det som om tvåtaktsmotorer skall effektberäknas som om det vore 16-ventilmotorer och det gör att den absolut inte blir konkurrenskraftig i sportvagnsserien. Det är väl någon som ej kan tåla att bli frånåkt av en gammal Saab tvåtakt som ligger bakom.

Jag får väl se under vintern vad jag skall hitta på för motdrag mot det.

*Racinghälsningar från
Hans Eklund*

Tack för all hjälp under säsongen 1993

ÖP-Ventilationsteknik
Motorsport Sweden
Bertil Maununen

ASG Air Cargo Sweden
Tommy Montonen
Janne Johansson

Lennart Holmgren

Hans Eklund och tvåtaktssonetten

Nya Saab 900, -med väghållning som Sonett!

Jan-David Skavén

Den 21 juli 1993 var som ni säkert vet ett stort datum för Saab och så även för de församlade svenska media, inklusive Sonettvärlden. Då var det pressvisning på den nya 900:an och ni har säkert redan läst, sett och hört det mesta om den när ni läser dessa rader. De olika Saabklubbarna i Sverige var också inbjudna, en person per klubb, och det tackar vi för. Saab når ju på det sättet sina kanske mest trogna anhängare, medlemmar som kanske har flera Saabar i familjen och som gärna köper en Saab igen vid nästa bilbyttillfälle.

provkörning

Presentationen började med en filmvisning följt av en presskonferens med högsta Saabledning. En hel del frågor var förstås normala, men en del frågor var direkt dumma och visade mer på ett intresse hos frågeställarna att göra sig påmind. Inte minst med tanke på att vi då ännu inte beretts tillfälle att provköra den. Saabs ledning var realistiskt optimistiska och gjorde sitt bästa för att svara på alla frågor.

Efter den obligatoriska avtäckningen gavs vi tillfälle att i en lokal bredvid provsitta ett antal olika 900-varianter, omgivna av mycket tjänstvilliga och informativa Saabmedarbetare. Deras stolthet kunde tydligt märkas. Vi kunde skärskåda allt vi hade frågor om, inte minst som det även fanns ett tekniskt centrum där man kunde se detaljer i bilen som klimatanläggningen eller den 900 som krockats framifrån, bakifrån

samt från sidan och som trots det hade ett hyfsat intakt kupéutrymme.

Provkörningsdags!

Nu var det dags att testa bilarna. Vi körde två i varje bil, en sexmilaslinga runt Trollhättan och byte på halva vägen.

-Första provbilen "råkade bli" en 2,0 l.Turbo på 185 hk., Trionic reglersystem och Sensonic växellåda. Man vande sig snabbt vid växellådan som saknar konventionell kopplingspedal men har kvar växelspaken. I korthet är det en elektrisk motor och ett hydrauliskt manöverdon som är monterade på transmissionshuset och påverkar kopplingsarmen. Därmed befrias föraren från att i stadstrafik trycka ner kopplingen upp till 50 gånger per kilometer! Eller med andra ord, en 12 km. lång stadskörning kräver att föraren förflyttar ungefär 7 ton med vänsterbenet, vilket man alltså slipper med Sensonic!

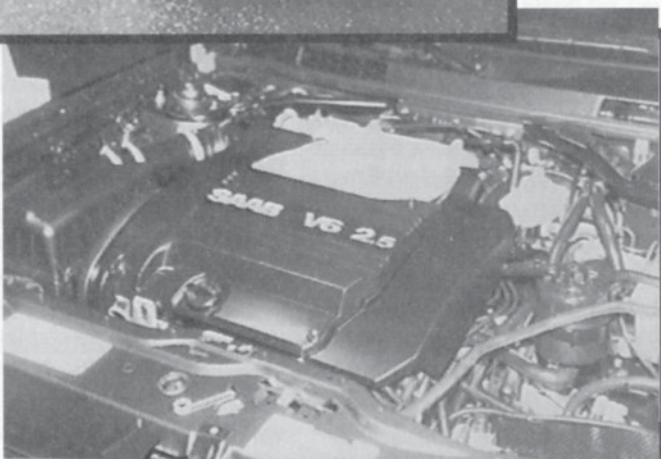
Bilen var härlig att köra, mycket fin



Turbon var en mycket pigg och kul bekantskap och den nya Sononicväxellådan underlättade körningen väsentligt.

Nya 900:an provkörs

En bild på Saabs första V6:a någonsin, det var välpackat, men snyggt under huven.



Nya 900:an provkörs

Den här nya 900:an hade man krockat både framifrån, från sidan och bakifrån. Trots det var kupéutrymmet i stort sett intakt!



acceleration, bra väggänsla och kör-egenskaper, lättjobbad växellåda, helt enkelt en fullträff!

-Därefter körde vi en 2,5 l. V6 på 170 hk. Det var inget fel på accelerationen, men den hade ett ganska rått motorljud för att vara en sexa. Visst var den kraftfull men 2 liters turbon kändes faktiskt mer kultiverad. V6:an kändes faktiskt, ja onödig i den nya 900:an; förmodligen är den en eftergift till den amerikanska marknaden och i så fall kanske rätt försäljningsmässigt.

-Slutligen hann vi även med att prova 2,3 l. motorn på 150 hk. och med dubbla balansaxlar. Det var en klart angenäm bekantskap, motorstyrkan räcker mer än väl till och man kanske inte gissar helt fel om man spår att den kan bli den stora tjänstebilen.

Bilen väckte ett stort intresse.

En kul episod ska jag nämna från provkörningarna. När vi bytte förare på halva vägen tvärnitade en gammal Mazda, ut kom en tjej och frågade vad vi tyckte om den nya Saaben. -Jodå, vi var mycket nöjda och vi berättade om hur den kändes. Det visade sig att hon arbetade på Saab med att sätta in bagageluckor i den nya 900:an och var nyfiken på reaktionerna. Jättekul, tyckte vi att man även i produktionen visade ett sådant engagemang för vad man gör, vilket förstås är naturligt; det är deras framtid som hänger på att Saab går bra! Även andra stannade sina Volvo och Mercor för att närmare beskåda den nya Saaben och så snacka lite förstås.

Vi provkörde aldrig instegsmodellen med 2,0 l. motor på 133 hk., men re-

dan den är mycket välutrustad eller vad sägs om ABS-bromsar, krockkudde på förarplatsen, centrallås, elfönsterhissar runt om och elektriskt justerbara och uppvärmda ytterback-speglar?! Askkoppar/cigarettändare saknas dock i de svenska versionerna vilket är diskutabelt även om jag inte själv är rökare. Priset 169900:- anses vara förmånligt för en så välutrustad bil, men varför inte ta bort några av finesserna ovan och pressa priset ytterligare?

Några allmänna synpunkter har jag också: Ett nödreservhjul är inte mycket att ha om det blir punktering, det finns faktiskt plats för ett riktigt reservdäck! "Trappsteget" ner till bagage-rumsgolvet (gamla 900:an var helt plan) och den förstyvande tvärbalken nere på golvet bakom baksätet, säkert bra vid t.ex. sidokollisioner gjorde bagageutrymmet sämre än på den gamla 900:an, för när man faller det i och för sig förträffliga baksätet (Saab Safeseat med 3 trepunktsbälten) så sticker den upp.

Summering

Å andra sidan har den nya 900:an oavsett modellvariant enormt många kvaliteter: Mycket hög säkerhetsnivå, miljövänlig både i produktionen, under livscykel och vid återvinningen, mycket bättre växellådor än på gamla 900, moderna motorer, ergonomisk inredning, bra inbyggda barnstolar och, som sagt, med väghållning som en Sonett!

Blir inte den nya 900:an en succé, så beror det inte på bilen för det är den värd...Lycka till Saab! □

Vår- och årsmötet 1993

Jan-David Skavén

Vi samlades vid halvtolvtiden på den speciellt reserverade Sonettparkeringen vid Clas Ohlson i Insjön. Det var den 22 maj och Sverige liksom vädret var som vackrast.

Vi, det var 10 Sonetter och ungefär 25-talet tappra medlemmar/medpassagerare. Det går inte riktigt ihop, eller hur, men några kom av olika skäl i andra bilmodeller. Mest långväga var den engelsman från Hastings, vilken gjorde en "Grand Tour" i Skandinavien med sin gamla högerstyrda 95:a. Veckoslutet därpå skulle han, liksom en del av oss andra, bege sig vidare till Lillehammer. Han blev också vederbörligen belönad som den deltagare vilken haft den längsta färdvägen.

- Efter intervju av Dalademokraten och Falukuriren bjöd Clas Ohlson på kaffe och wienerbröd samtidigt som en trevlig medarbetare berättade om företagets utveckling från början av 1900-talet med cykelreparationer till idag med hälften postorderförsäljning och hälften butiksförsäljning av, ja, nästan allt, verktyg, båt- och bilvårdsprodukter, leksaker, elartiklar o.s.v. Besöket avslutades med rundvandring på såväl kontor, lager som, förstås, butiken. Jag hade inte tänkt

Här ses de Sonetter, som samlats vid parkeringen hos Clas Ohlsson i Insjön. Samlingen väckte berättigt uppseende.



handla alls där, ändå närmade sig beloppet 200:- när man passerade kassan.

Dags att köra efter noter

Sedan hade vi en vacker väg från Insjön via Tällberg och Siljan till Björkberget vid Siljansnäs. De vägnoter som Åke Olsson gjort iordning var som vanligt detaljerade och perfekta, vilket inte hindrade mig från att köra fel...! På Björkberget drabbades vi förstas av knepiga frågor med Saabanknytning. Eller vad sägs om frågor som "Vad gjorde Sten Wennlo när han fick höra talas om en tänkt fusion mellan Saab och Volvo? 1) Sade upp sig 2) Köpte en Volvo 3) Söp sig full. Rätt svar är 3... eller "Pat Moss avskyr en viss färg, vilken? 1) Grön 2) Blå 3) Röd. Rätt svar är 1. Alla frågor var inte lika svåra, men givetvis måste en del vara det för att skilja de deltagande åt.

En av frågorna var "Strapatser under resan?" För min del skulle det i så fall vara att trippmätaren tillfälligt lade av efter Insjön och noterna innehöll ju även avstånd till de olika riktpunkterna. Förra gången den gjorde det var på förra vårmötet vid Astrid Lindgrens Värld i Vimmerby. Så det börjar bli en liten vårmötestradition...

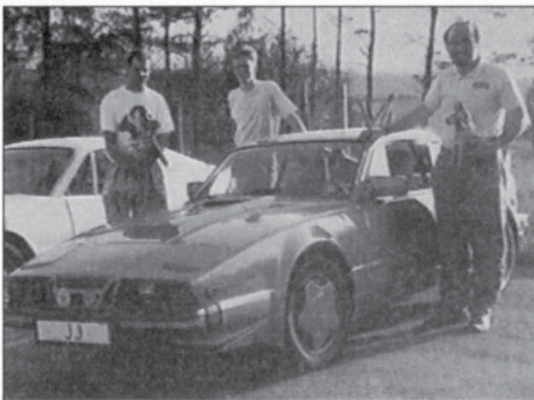
Årsmötet tog vid

Sedan bjöd Club Sonett Sweden alla deltagare på dagens rätt varpå årsmötet började. Vi har nog aldrig haft ett årsmöte med så vacker utsikt, mot Siljan och den böljande dalanaturen. I korthet kan väl sägas att den sittande styrelsen valdes om, dock med förändringen att Per Alvestig på

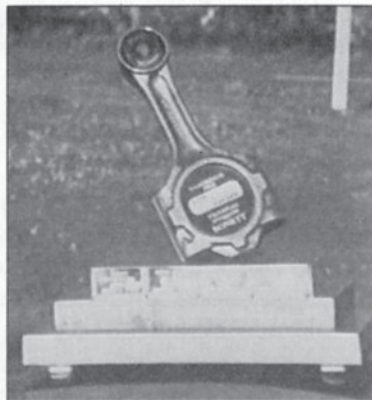
grund av utlandsstationering blir suppleant medan Erland Johansson blir ordinarie ledamot. Dessutom valdes Åke Olsson in i styrelsen som klubbmästare, vilket glädde mig som ordförande lite extra, av flera skäl. Dels har posten varit vakant i flera år, dels har Åke med sina två vårmöten visat att han är rätt person för klubbmästararbetet. Det är dock inte tanken att Åke själv framöver förväntas ordna diverse möten, utan han ska vara den från styrelsen som stöttar lokala mötesinitiativ. Det har nämligen visat sig, att det oftast blir väldigt lyckade möten när man har lokalkännedomen.

I stort var deltagarna nöjda med hur klubben sköts. Trots att vi aldrig haft en så bra ekonomi som nu framkom dock önskemål om att vi ytterligare skulle stärka klubbkassan, bland annat för att stå ekonomiskt väl förberedda om inte Saab har möjlighet att stötta oss på samma fina sätt som nu. Jag tror att de flesta styrelser inom hobbyn brottas med sådana frågor, gränsdragningen mellan idealism och kommersialism. För övrigt beslöt årsmötet, att årsavgiften för 1994 blir oförändrad, 125:-. På sidan 15 i Sonettvärlden publicerar vi verksamhetsberättelsen, ekonomisk årsrapport samt revisionsberättelsen.

Efter årsmötet blev det kaffe med sedvanlig, smaskig Sonettårta. I samband med det blev det prisutdelning, dels för tipstävlingen, dels för "Finaste Sonetten, vårmötet 1993". Mats Jonsson vann tipstävlingen och blev en träningsoverall rikare, stort grattis! Dessutom fick Mats en fin färglagd och inramad akvarell av omslaget till



Här ser vi ettan, Åke Olsson och tvåan, Johnny Johansson i pristävlingen "Finasten Sonetten 1993". Som ni ser fick de stora dalahästar som pris istället för den sedvanliga bucklan. T.h vandringspriset som för tredje året hamnade hos Åke Olsson.



nummer 2/93 av Sonettvärlden, som pris för att han skrev den trevligaste artikeln/artikelserien förra året. Stor-
slam alltså! Självt kom jag betydligt

längre ner på resultatlistan, men som tur var fanns det fortfarande kvar handgjorda, unika brickor med Sonettmotiv. Den gladdde mig mycket, det märktes att Åke och Britt lagt ner mycket arbete på priserna, vilka kom alla deltagande ekipage till del. Min dotter Sandra som följde med mig vann som yngsta deltagare också pris, en badhandduk, så hon blev överlycklig!

På tal om priser så fick även prista-



Givetvis smaskade vi i oss den sedvanliga Sonettårten.

Det var vackert i Siljansnäs, både förgrund och bakgrund...



Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden 1992

Klubbens aktiviteter och verksamhet har kunnat tas del av samtliga betalande medlemmar då aktiviteterna har presenterats och kommenterats i klubbtidningen Sonettvärlden.

Klubben har under 1992 fortsatt att utvecklas på ett positivt sätt. Vad som speciellt kan kommenteras är följande:

- Fyra nummer av Sonettvärlden har kommit ut och distribuerats till alla betalande medlemmar, till vissa andra bilklubbar samt till en del biltidningar.

Tidningen har på ett informativt sätt givit medlemmarna möjlighet att ta del av såväl pågående aktiviteter som modellens historik. Club Sonett Sweden har under året bytt ut klubbens Macintosh SE till en Macintosh LC, vilket väsentligt underlättar layoutarbetet.

- Förutom ett årsmöte på Saab i Akalla har klubbens traditionella vårmöte hållits, denna gång i Silverdalen i Småland. Båda mötena var lyckade, speciellt det i Silverdalen var arrangörsmässigt bra och välbesökt.

- Club Sonett Sweden har under året fortsatt att sälja reservdelar till medlemmarna. Även en viss nyproduktion av delar och handböcker har skett under 1992. Lagret ligger fysiskt i Linköping, varifrån hanteringen sköts. Styrelsen anser att vi i och med detta reservdelslager väsentligt kunnat förbättra servicen till våra medlemmar.

- Även nytillverkning av olika profilartiklar som samlarbilar och klockor har initierats under året.

- De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam respektive Skandia har väl mött de skiftande kraven hos våra medlemmar. Det existerande avtalet med Skandia sades upp av dem och ett nytt försäkringsavtal med Skandia har förhandlats fram och trätt i kraft 1992-12-01. Det är styrelsens övertygelse, att även det nya försäkringsavtalet väl kommer att tillgodose medlemmarnas försäkringsbehov.

- Medlemsantalet låg vid årskiftet 1992-1993 på 302 medlemmar vilket är en glädjande ökning och vi har för närvarande medlemmar i 11 länder.

Styrelsen har hållit fyra protokollförda sammanträden under året.

För styrelsen Stockholm 1993-01-16

Jan-David Skavén
Ordförande

garna om röstningen om finaste Sonett unika priser med lokalanknytning. Istället för bucklor fick de stora dalahästar med handmålade inskription. Första pris gick till, ja just det, Åke Olsson, igen, för tredje året i rad för sin mycket välrenoverade Sonett II. Två kom Johnny Johansson med sin djärvt customiserade Sonett III och trea kom Gunnar Helghe med sin Sonett II V4. Kul att alla tre varianterna vi har i klubben blev representerade! Däremot vet jag inte om Åke tyckte det var så kul att vinna igen och få ytterligare en namnskytt på sockeln till vandringspriset, en

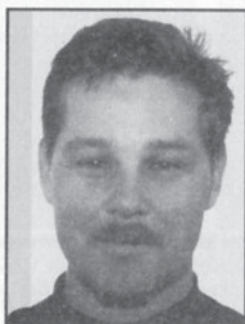
vevstake. Som den försynta person han är hade han nog inte blivit så ledsen om någon annan vunnit, fast lite stolt blev han nog ändå. För nästa år kan jag bara se två möjligheter, antingen mutar vi de röstande, så att de röstar på någon annan, eller får vi muta Åke, så att han inte tar med sin pärla...

Nå, nu var det dags att skiljas efter en härlig dag i Dalarna. Som vanligt när Åke och Britt arrangerar är allt minutöst förberett och genomfört, stort tack för det. Synd att så förhållandevis få kom bara, för ni som inte gjorde det gick miste om mycket! □

Styrelsen i Club Sonett Sweden 1993



Jan-David Skavén
ordförande/redaktör



Michael Petterson
sekreterare



Johnny Johansson
kassör



Erland Johansson
reservdelsförvaltare



Lars Söderman
matrikel



Hans Eklund
rådgivning reservdelar



Åke Olsson
klubbmästare



Per Alvestig
supleant



Berndt Eliasson
layout

Adressaten för adressändringar har bytt adress!

Som ni vet ska vi alla skicka in förändringar vad gäller adress eller bilinnehav till Lars Söderman. Nu har även han flyttat, så i fortsättningen skickar ni alla ändringar till:

Lars Söderman
Getfotsvägen 38 nb
122 46 Enskede
tel. 08/39 38 63

Rätt ska vara rätt!

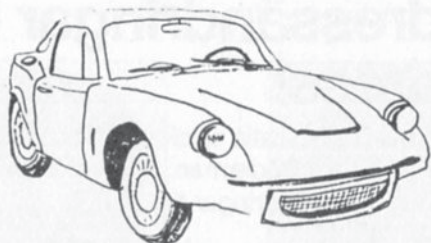
I förra numret av Sonettvärlden hade vi en lista på de utländska Saabklubbarnas adresser. Åtminstone ett fel blev det, rätt adress för den belgiska Saabklubben är:

Saab 96's Club
Rue Courouble 18
1030 Brussels
Belgien



Korsordstävlingen avgjord!

Jan-David Skavén



Som ni kanske kommer ihåg hade vi en korsordstävling i nummer 2/93 av Sonettvärlden.

Som vanligt när vi har tävlingar i Sonettvärlden så blir man inte direkt överöst med svar, men fyra lösningar har vi i alla fall fått in. De som skickat in svar är Bertil Mårtensson, Lund, Erland Johansson, Linköping, Sten-Arvid Larsson, Perstorp och Agneta Öberg, Odensbacken. Alla fyra får en lämplig premie från klubbens presentförråd. Stort grattis!

Sten-Arvid passar även på att tacka Susanne Westman i Söråker för ett trevligt korsord och det instämmer vi gärna i. Det är vår förhoppning, att vi även framöver kan publicera flera korsord med Sonettanknytning, bara Susanne eller någon annan får en stund över att göra dem! □

	INTERNATIONELL PREMIÄR FÖR TYP II	ELLIPS	BASTU- BÄNK	SEGER- TECKEN	KÄNNA TILL	TUGGA!	SLAG- VERK	SVOR- DOMAR	50		NÖT	E	SAAB												
KOM 1970	G	O	L	V	V	Ä	X	E	L	KILO	K	REDE	M												
1:a KVINNAN	E	V	A	MUSIK- STYCKE	E	T	Y	D	PEBEL	M	O	B	B												
HJUL- MITT	N	A	V	BLOMMA	T	STOJ SIGNAL	L	E	K	LYSER KÄRE	S	O	L	I SKALA	S KA TE	DEL									
HISS	E	L	E	V	A	T	O	R	FRUSET H ₂ O	I	S	BEKÄNN	E	L	D	A									
ETT TRE	5	VATTEN	ATT SLÅ PÅ	DIPLO- MAT- NÄSTE	KALIUM	SÄTS	MUSIK- TÖR	VOLT LINJE	V	"PÅ TAKET" FRU	I LUFT RÖNTGEN	U	F	PUNKT	UPP- HOVS- MAN TILL TYP I	L	A	JORD	M	A	R	K			
BALK- FORM	U	ANLIT- ADES FÖR II	I FORM LARS RYD	R	M	Q	E	T	A	BE- DÖVAR	TRÄD TESLA	A	L	SIXTEN	UTSE WILLY RASK	N	O	M	I	N	E	R	A	TA EMOT	
ÄR VI MED I	C	L	U	B	→	S	O	N	E	T	→	S	W	E	D	E	N	BE- HÖVA	T	A	R	V	A		
YANLIG	N	O	R	M	A	L	HÄMN- ARM	S	D	T	GRAM	ÅYCKLAPE DIKT	N	A	R	R	SLYNGEL	L	I	G	I	S	T	KVÄVE LITER	
STENGET	G	E	M	S	SKEDE	P	SJÄLVISKHET	E	G	O	I	S	M	DAM- BAS	A	L	T	LE SÖRJA	S	M	I	L	A		
KAROSS- MATERIAL	G	L	A	S	F	I	B	E	R	LSD	D	R	O	G	TALLRIK NEDERBÖRD	D	I	S	K	U	S	S	ORT		
DRYCK	V	I	N	FLOD Som ÄL	A	A	R	BALJA	EJ INNE	FÖRR AV PAPPER	ALF OLSSON	E	B	Y	E	N	KÖR	VERKLIG BENDEL	R	E	E	L	STOCK LAG		
STIA- BO	S	O	MC I OST	H	D	S	SPRINGA NENTON	K	U	T	A	GENAST	K	M SKIVA	O	V	E	L	I	S	T	R	A	M	ARMÉ
FALKMAN	L	O	A	FRÅN A TILL	6:e JUNI	N	A	T	I	O	N	A	L	D	A	G	TRÄDIG MINERAL	A	S	B	E	S	T	SYRE	
TILLVERKN: PLATS	A	R	L	Ö	V	KÖP- RUSH	R	E	A	EJ NED	U	P	P	MOLE- KYL	D	N	A	VIS	K	L	O	K	NOLL		

När skrev du, just du, en artikel om hur du köpte/renoverade/använder din Sonett senast?
Alla bidrag är välkomna till SONETTVÄRLDEN!

Visste Du...

att av ungefär 3000 (!) medlemmar i the Saab Owners Club of Great Britain Limited så är det 15 st. som uppgett att de har en Sonett. Annars är Saab 900 den vanligaste modellen med över 1300 bilar.

Internationella Saabträffen i Lillehammer

Mats Jonsson

Under pingsthelgen arrangerades 1993 års internationella Saabträff av Gammelsaabens venner i norska Lillehammer. Ca. 150 Saabar av olika slag och ca. 500 personer från ett tiotal länder deltog

Lillehammer

Club Sonett Sweden representerades av Jan-David Skavén, Sonett V4 -68, Michael Petersson, Sonett V4 -68, Bertil Maununen, Sonett II 2T -67, Torsten Åman, Sonett III -72, Ingemar Tviksta, Sonett III -72, Rolf Jensen, Sonett III -73, Mats Jonsson, Sonett III -73, Sten Mosand från Norge i en USA-importerad Sonett V4 -69 och Mikael Gustafsson i en Saab 9000 då V4 -67 inte ansågs vara i stridbart skick. Utöver dessa deltog även två Sonetter från Danmark och två från Tyskland. Den ena var en risig grön -71:a som var tysksåld medan den andra var en pippigul, eller Jensengul som färgen numera heter, -68:a som var importerad, liksom artikelförfattarens, från Arizona i USA.

Resan till Norge gjordes på fredagen. Sex av oss med respektive hade gjort upp om att mötas vid Sannakroa mellan Örebro och Karlskoga och därifrån åka i kortege upp de dryga 45 mil till Lillehammer.

Efter lunchuppehåll i Arvika passe-

rades gränsen till Norge och här stod det klart för oss att det inte bara var Bertil Maununens tvåtaktssonett som ville ha olja. Michael Petterssons V4:a nöjde sig inte med den sedvanliga 3%:iga oljeinblandningen och han pytsade titt som tätt i lågprisolja som vi som låg bakom sedan kunde se försvinna ur avgasrörets mynning.

10 mil innan Hamar stannade vi och tog en paus och då blev vi passerade av Torsten Åman med fru. Torsten hade, precis som det anstår en gammal rallystjärna, bråttom upp till Lillehammer för att ta sig en lur eftersom han hade tjänstgjort sent kvällen innan. Kortegen anlände någon timme senare till Hunderfossen fritidsområde och vem såg vi först? Jo, precis som vid sonettmötet i Insjön; Ian Studley från England tillsammans med sin originella 95:a. Parkeringen i övrigt var fylld av gamla hederliga Saabar och vi kände direkt att vi skulle komma att trivas.

Direkt efter ankomsten tändes grillen och kvällsvard avnjöts tillsammans med medhavd förtäring. Efter detta deltog vi vid den officiella öppningsce-



Vi ställde upp oss i en lång uppförbacke i Hunderfossen inför kortegekörningen till Lillehammer.

remonin varefter många gick runt och tittade på bilar som hade anlänt. Det var ganska kul att se hur mycket skicket varierade; (bättre renoveringsobjekt kanske är ett bättre ord) och alla verkade trivas.

På lördagsmorgonen samlades alla bilar upp i en lång rad (i en brant backe) eftersom vi skulle åka i kortege in till Lillehammer. Som sig bör blev det en kortege med Sonetter i kortegen. Vid ankomsten till Lillehammer avslutades kortegen vid en fotbollsplan där vi mottogs under pompa och ståt. Man hade engagerat en musikkår och det är möjligt att man passade på att repetera inför de kommande olympiska spelen i vinter.

Ett tag låg tvåtaktsröken tät över området och musikanterna slapp säkerligen smörja mässinginstrumenten

efter den dagen.... (Troligen fick man avfetta dem istället).

Efter ankomsten till Lillehammer gavs tid för en rundvandring och shopping i staden och efter några timmar började deltagarna att återvända ut till stugorna vid Hunderfossen. De som dröjde sig kvar fick se Erik Carlsson lämna området i tron om att fotbollsplanen var en specialsträcka. De mellanuropeiska deltagarna höll på att dö av lycka när rallyguden passerade i ett dammoln. Inspirerade av detta lämnade även tre Sonetter grusplanen under liknande former och det var en del som undrade hur vi kunde behandla våra klenoder på detta vis.

Tillbaka vid Hunderfossen blev det omröstningar om snyggaste originalbil i en rad olika klasser. Som vanligt fick man ta denna tävling med en nyva



Här ses en del av den härliga Saabblandning vi fick uppleva i Lillehammer, här fanns nämligen allt!

salt då den så kallade expertjuryn inte heller vid detta arrangemang hade de nödvändiga kunskaperna för denna aktivitet. Tyvärr gick man dessutom ut och motiverade de olika valen man gjort och det var synd i det här fallet. Som exempel kan nämnas att en fuskrenoverad 92:a vann i sin klass, en Saab 93 med 96 motor vann 93-klas- sen och en omlackerad Saab 99 med inredning från en 900 Turbo vann 99- klassen. Juryns motivering var att den var i sällsynt fint originalskick in och ut- vändigt efter 24000 mil och dessutom med originallacken kvar.

Ett val lyckades juryn i alla fall med (vilket säkert ingen hade något att in- vända emot) och det var i Sonett-klas- sen som vanns av Bertil Maununen. Inte heller den är i 100% originalskick

men i mer originalskick än de flesta och med en finish som de övriga bara kan drömma om att uppnå. Dessutom var det den enda tvåtaktssonetten på träf- fen och dessa är och förblir en ouppnå- elig drömbil för de flesta saabentusias- ter. Egentligen så är det ingen större idé för de flesta av oss att ställa ut våra Sonetter när Bertil är med.

Vad som skiljer honom mot många andra är också att han inte drar sig för att använda sin bil: På söndagen be- gav han sig ut på leriga vägar i snö- gloppet uppe på kalvfjället och efter den resan gick det inte att se vilken färg bilen hade. Hade domarjuryn sett bilen i det skicket så hade Bertil säkert fått lämna tillbaka priset han fick da- gen innan..... Efter en halvtimme i tvätthallen var den dock sitt rätta jag

igen och Bertil förkunnade att "det finns faktiskt de som lackerar bilar".

Söndagen gick åt till sightseeing av olika slag. Jan-David och Mikael Pe- tersson med respektive valde att åka norrut medan Mikael Gustafsson och Thomas Lönnermo med respektive valde att åka hemåt. För övrigt var det ganska många som valde att göra så. Själva tog vi som tidigare nämnts en fjälltur innan vi deltog i en rundresa och fick se de olympiska anläggningarna. Mycket såg halvfärdigt ut och jag är i alla fall tveksam till att norrmännen ska bli klara i tid.

Kommunikatioerna bör i alla fall kunna bli ett fiasko eftersom vägarna är få och smala och det lär säkert bli en hel del folk på plats under spelen. Ishockeyhallen, Håkons Hall, tar in knappt 11000 personer och är således jämförbar med Scandinavium i Göte- borg. Det bor drygt 22000 personer i Lillehammer och ishockey är inte nå- gon nationalsport som här i Sverige. Vad ska man ha den till efteråt? Sam- ma fråga kan man ställa sig om bob- banan. Enligt uppgift finns det ett tio- tal bobåkare i Norge och dessa är na- turligtvis att gratulera.

Väl tillbaka till stugorna så var det

dags att bege sig till den stora grillfes- ten som var förlagd i en naturskön backe vid en liten tjärn. Här kunde man se en mängd olika nationaliteter sitta och prata och förbrödringen var total.

Vi hade haft tur med vädret hela helgen. Det regn som vi fick kom nat- tetid men på måndagen så hällregna- de det. Jan-David tog en avstickare till Oslo och karavanen reducerades med ytterligare en bil. I Charlottenburg blev det matuppehåll och oljepåfyllning för vissa och i Örebro minskade karava- nen med ännu en bil då en silvergrå tvåtaktare lämnade oss. Regnet tilltog och efter ytterligare ett par mil upplös- tes karavanen helt när Michael P. tog 51:an söderut.

Summerar vi Norge-äventyret så tror jag att alla upplevde helgen som lyckad. Arrangemangen var sådana att man kunde ha trevligt utan att vara bilfixerad. (Tror jag). Personligen tyck- er jag att största behållningen var att få umgås med lite nya människor och med gamla bekanta under nya former. Som vanligt får man också lite inspi- ration till att färdigställa bilar som är under renovering och det känns bara bra. Åtminstone för mig som har en massa halvfärdiga projekt. □

Nordiskt Motorhistoriskt Annonnsblad 1993

Du som vill annonsera under köpes/säljes i Nordiskt Motorhistoriskt An- nonsblad har nu chansen, men då måste det gå undan. Av platsskäl kan vi inte ta med annonsunderlaget i Sonettvärlden så ring mig omgående på tel. 08-93 15 65 så skickar jag det till Dej. Vi har fått en viss respit av MHRF ef- tersom sista inskickningsdag egentligen är den 26 september, men du måste höra av dig **nu**, annars hinner inte MHRF ta in annonsen. Har Du frågor kan du också ringa direkt till Toomas Tandre på MHRF, tel. 0565-137 80.

Nyköpings Veterama 1993

Jan-David Skavén

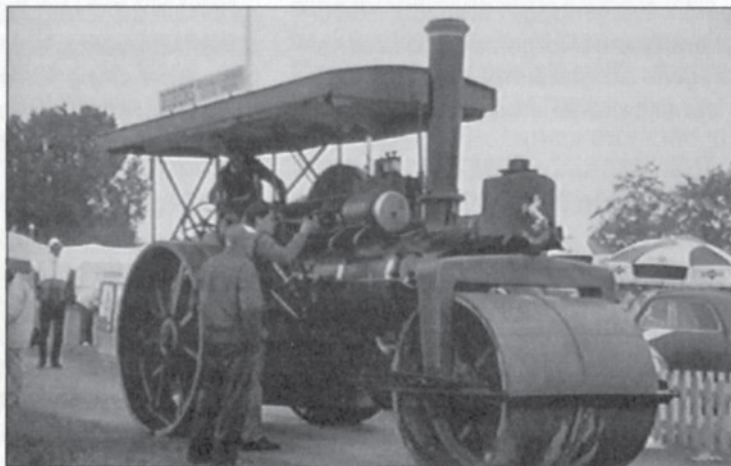
Den 2 juli var det strålande sol. Den 4 juli var det strålande sol. Den 3 juli var det Nyköpings Veterama och regn. Nästan hela dagen regnade det, ända till fyratiden då det var dags att vända hemåt, för då bröt solen igenom molntäcket.

Det var synd om arrangörerna, Automobilsällskapet i Nyköping. Det var också synd om deltagarna i sina mer eller mindre öppna bilar eller motorcyklar. Men, å andra sidan hade arrangörerna tur. Dessutom hade deltagarna tur. Varför då, det regnade ju? Ja, men vad gör det när det kom så många och så många olika fordon på träffen. Där var hundratals bilar av olika märken, härliga Jaguar 120, Volvo P 1900, MG, Borgward, Lloyd, amerikanska, Saabar, ja allt fanns där. Bland Saabarna var det som vanligt mest 95:or, 96:or och några Sonetter.

Utomlands är det ju ganska vanligt att man även ser äldre (eller nyare) 99:or, 900:or eller 9000 på olika träffar, men de räknas väl mest som bruksbilar här och dyker ännu inte upp på träffarna. De kommer säkert, men det kanske krävs ägarbyten och några år till först.

Den här gången var det betydligt färre veteranbåtar än förra gången, det krävs att någon veteranbåtklubb ställer upp för att locka de gamla fina segel- och motorbåtarna. Inte heller DC 3:an Daisy kunde komma, men det var väl lika bra det med tanke på vädret.

Sveriges enda fungerande "riktiga" ångvält jämnade till marken under hela dagen på Veterama.



Vissa körde för högtryck...

Däremot ställde Rubens Maskinhistoriska samlingar ut en äkta ångdriven brandspruta från slutet av 1800-talet, vilken var igång hela dagen. Det var också en Lokomobil (en sorts ångdriven traktor) och en äkta ångvält. De sades vara Sveriges enda fungerande fordon av sitt slag och nog fungerade de alltid, de gladdde publiken genom att köra runt området hela dagen.

Även en ANA-parad kördes, där man visade upp ett antal olika modeller som ANA sålt genom åren. Bland annat visades min Sonett V4 upp för publiken och det var ju kul då jag alltid hoppas att några nya människor ska bli intresserade av modellen. Trots allt har det gått 25 år sedan den producerades och nya generationer växer upp som kanske bara hört talas om äldre Saabar förut.

Då och då kunde man även höra ett

hiskligt motorvrål när Sala Motorcirkus hade show med sina motorcyklar som klättrade på väggen, men det avstod jag ifrån.

Där fanns även en bilauktion, som jag delvis följde, framförallt när det var Rolls Royce som auktionerades ut, Saabar fanns det ej där. Priserna var låga eller vad sägs om följande slutbud för tre Rollsar från början av sjuttiotalet: En 74:a Corniche 180000:-, en vänsterstyrd 73:a i bra skick 115000:- och en högerstyrd 70:a i något sämre skick: 75000:-! Trots allt slog jag inte till, de får inte plats i garaget och de lär väl kosta en slant att underhålla också.

Totalt sett var mötet, som vanligt, välarrangerat med många besökare med välskötta pärlor, som dock i vissa fall försvann i förtid på grund av vädret. Otur, men jag kommer gärna till nästa Veterama och då hoppas jag få se fler Sonetter! □

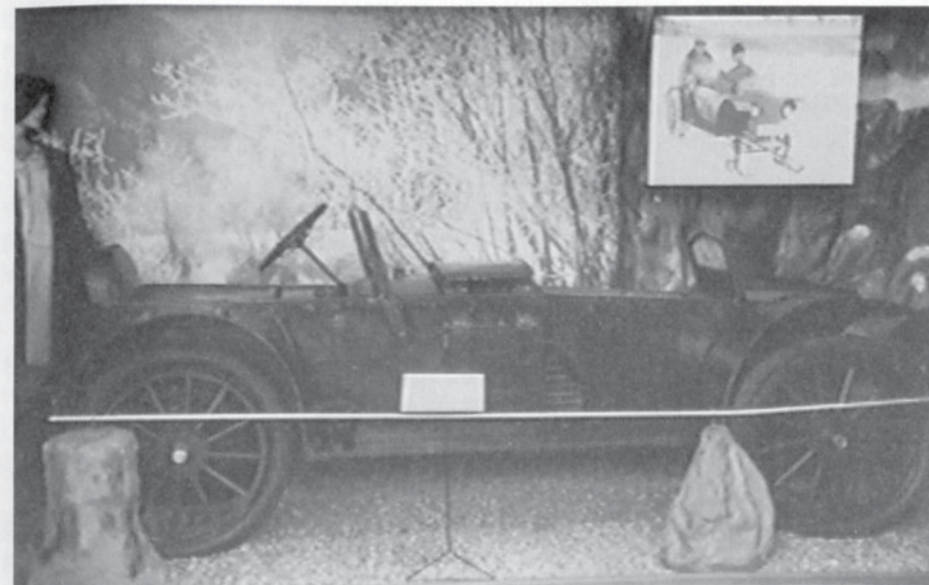
Behöver jag skriva att det var regnigt i Nyköping?



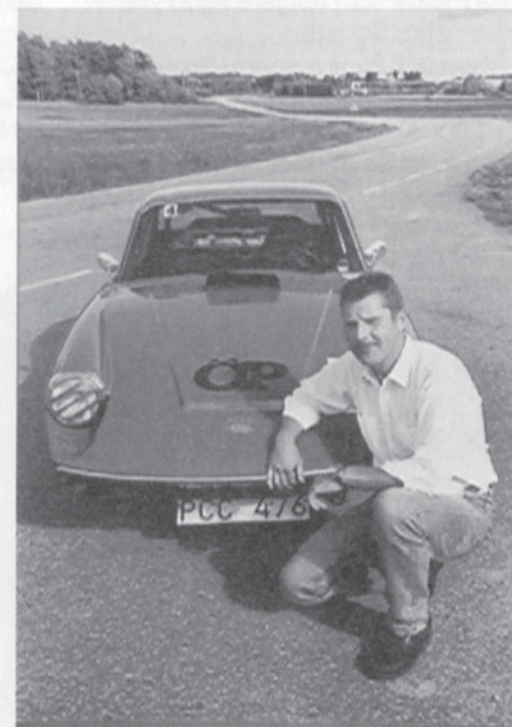
Bildkollage från sommarens begivenheter



Två rallylegender, som var med i Norge, Greta Molander och Erik Carlsson, behöver det skrivas något mer?



*En av de få bilarna som norsk bilindustri producerat, runt 1917. Den styrdes **från baksätet**, med motorn i mitten och en passagerare fram. Det kan möjligen förklara varför det inte blev fler... Den står på bilmuséet i Lillehammer, som besöktes av oss deltagare under Norgvistelsen.*



En ulv i fårkläder. Framifrån ser inte Hasses tävlingssonett ut att vara så ombyggd och vässad som den är i verkligheten.

Snack i 2-takt



Tvåtakts-
redaktör
Mats Jonsson

Så har då sommaren passerat. Hoppas att ni har använt era Sonetter flitigt. Vädrret har lämpat sig väl för plastreparationer och när du läser detta så har nog alla plastdetaljer utom motorhuvuven på min tvåtaktssonett fått lite grundfärg. Äntligen bör tilläggas.

Om vi fortsätter med de äldsta Sonetterna så har vi kommit fram till ch.nr. 060 som, liksom 063, finns i Schweiz. Den sistnämnda ägs av Frau Lisa Pfister som tidigare ägde ytterligare några Sonetter.

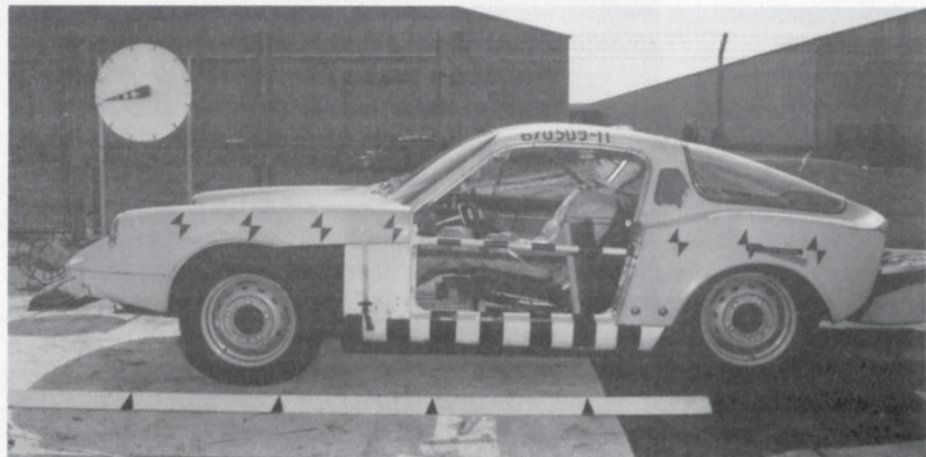
Vagn 064 finns numera i Trollhättan dit den 1987 kom från USA. Bilen ägs av Lars-Åke Haraldsson som köpte bilen av en Saab-anställd i USA för en

rimlig summa. Bilen hade varit garage-rad en längre tid och renoveringen blev omfattande. Belöningen för detta kom i Trollhättan i fjol när den röda Sonetten tog hem priset som snyggaste Sonett vid Saab-festivalen.

Chassinummer 067 finns i Oregon i USA och skicket är okänt.

Nummer 070 finns i Långaryd och lär vara röd och i bra skick. Ägaren har

Sonettnummer 076 före kraschprovet.



haft den i sin ägo sedan 60-talet och kör väldigt sparsamt med den. Till och från har han varit medlem i vår förmåliga sammanslutning men just nu är det från som gäller för hans del.

Chassinummer 076 var en intressant bil som när den hade gått 66 mil på en sk. skakbana i Trollhättan användes till ett krockprov innan den skrotades.

Bil nummer 80 är röd och finns på Saabs museum i Trollhättan. Dess historia tycks vara hölj i dunkel då den inte har varit registrerad i Sverige. Det är okänt om det är någon gammal

provbil som blivit kvar på Saab eller om man har köpt tillbaka den från något håll. Den är i alla fall försedd med gamla instrumentbrädan och har de små instrumenten placerade mellan de större som man hade på Saab Sportarna.

Enligt den dokumentation som finns tillgänglig borde den ha instrumenten som de senare -67:orna hade. Som vanligt får man ta all dokumentation från den här tiden med en nypa salt.

Sonett nummer 081 har också en intressant historia. Idag ägs den av

Tygmärken - Sonett III

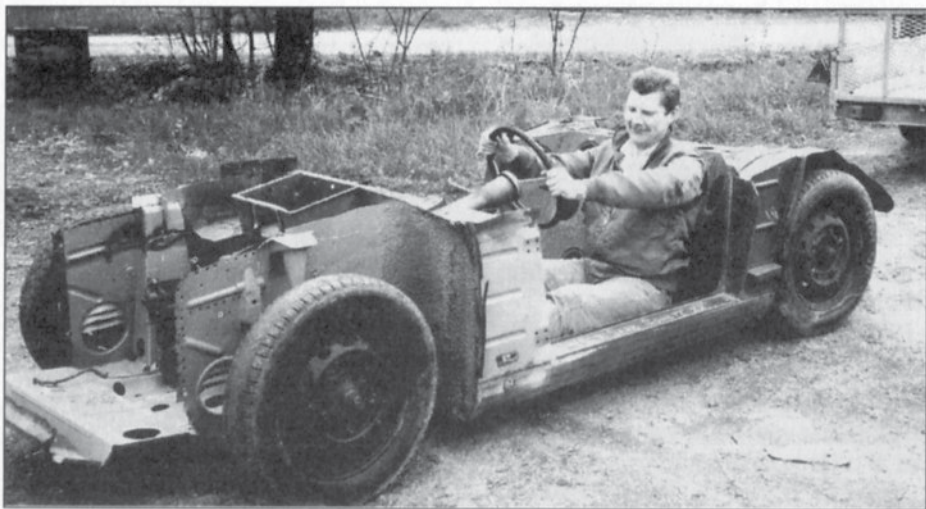
Saab V4 og Sonett Klub Danmark har tagit fram väldigt trevliga tygmärken på Sonett III, liknande dem som Saab sålde för några år sedan på Sonett II, men i mindre storlek. Vi kan nu förmedla dem till priset 40:-/st. inkl. porto.

Beställ genom vårt reservdelslager och Erland Johansson.

PG nr. 404 74 16 - 5.

Glöm ej eget namn och adress, märk talongen "Tygmärken, Sonett III.





En lycklig Hasse Eklund tillsammans med Sonett nummer 081. Idag en av världens framgångsrikaste Sonetter i tävlingsammanhang.

Hans Eklund i Enköping som höll på att bli svensk mästare i bannracing med den i fjol. Den kommer från USA, ägdes ett tag av Al Sutton som bor utanför Chicago.

Al äger även nummer 242 och när det var renoveringsdags så använde han de bästa sakerna från båda bilarna och renoverade en utav dem. Det som blev kvar köptes av Howard Davies i Ohio som hade köpt en krockskadad Sonett med 73 mil på mätaren.

Howard flyttade över fronten från chassit till sin bil och frågade mig om jag hade någon idé om vad man kunde använda resterna till varpå Hasse slog till och köpte hem bilen.

Bilen fick gå med lastbil till Chicago innan den skeppades till Sverige och

den resan, på 100 mil, var lika dyr som resten av frakten.

Idag används den alltså som tävlingsbil och är väldigt konkurrenskraftig i Roadsport C-klassen. Nu kan dock inte vem som helst sätta igång och tävla med en sådan bil.

Tvåtaktsmotorerna kräver mycket omvårdnad och ska man trimma effektivt idag kan man slänga 60-talets trimningsanvisningar i papperskorgen. Utvecklingen har gått framåt och så även utvecklingen av tvåtaktsmotorerna.

Framförallt Yamaha ligger långt framme och sannolikt kan det vara bättre att lämna motorn till någon båt- eller MC-trimmare än till någon gammal räv som trimmade på 60-talet om man vill ha ett bra resultat. □

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Saab idag

Det är ganska ofta som man hittar någonting med Sonettanknytning i Saabs personaltidning; man är uppenbarligen stolt över vad man har producerat i det förflutna.

I nummer 12 av den 1 april, 1993 kunde man på sista sidan hitta en bild från Atlanta Motor Show i februari. Det var Saab Cars Inc. i USA som hade ett brett innehåll i sin monter, från tvåtakt till turbo som det brukar heta i Saab-sammanhang. På bilutställningen, som är den största i den amerikanska Södern, kunde man förutom de nyproducerade bilarna även se sådana godbitar som Saab 92 och en Saab Sonett I, båda från 50-talet. Bilindustrin brukar ju antingen göra så att de visar något ur den förflutna produktionen eller någon futuristisk framtidsstudie för att sälja de bilar som produceras idag!

Auto d'Epoca

Vad gjorde vi utan vår internationelle rapportör Lennart Jarenbäck?! Hur han lyckas nosa upp utländska tidningar med Saabmaterial övergår mitt vetande men nu har han slagit till igen. Denna gång har han skickat mig marsnumret av en mycket elegant italiensk biltidning, Auto d'Epoca som redan på framsidan har två Saabar,

en 92:a och en 96:a framför ett flott italienskt slott. Rubriken på framsidan lyder "Saab Story, dalla 92 alla 9000, Tutte le automobili della Casa svedese". Som ni förstår är min italienska mycket begränsad, men så mycket kan jag se att Saabs historia beskrivs på hela 13 sidor, illustrerat med många fina såväl svartvita som färgbilder. Man börjar med Ursaaben, fortsätter med 92 och 93, Sonett I (=94), prototyper som "Paddan", Saab Catherina, MFI 13, Saab 95, 96, Saab Sonett II och III (=97), Saab 98 (en ombyggd 95 a'la combi coupe) och 99, tävlingsbilar samt slutligen 90, 99, 900 och 9000. Inte dåligt då de olika versionerna beskrivs utförligt med såväl hel- som detaljbilder. Dessutom berättar man om ett antal viktiga personer med Saabanknytning som Folke Arström, Björn Envall, Per Gillbrand, Olle Granlund, Trygve Holm, Ralph Jonsson, Björn Karlström, Gunnar Ljungström, Rolf Mellde, Hans Müller, Ove Prattel, Sixten Sason, Gunnar A. Sjögren och Sten Wennlo.

De har alla, i eller utanför Saaborganisationen medverkat i de olika bilmodellernas utveckling. Då man dessutom lite senare i tidningen hittar bilder och textmaterial och en del Saabmodeller i skala 1/43 från Tekno,

Somerville och Dinky Toys kan man inte bli annat än imponerad!

Vi Bilägare

Johnny Johansson i Trollhättan och Björn Åberg på Gullholmen har båda sänt mig en kopia av en artikel från Vi Bilägare, skriven av Mikael Schultz. Den handlar om "Super-svensken som stannade på ritbordet". Det visar sig vara ett utkast 1989-90 till en ny sportbil från Saab, initierad av den schweiziske generalagenten för Saab och ritad av firman Strosek i Utting i Tyskland. Den skulle ha mittmotor, vara tvåsitsig, kompakt, aerodynamisk och bli en högprestandabil. Varken pengar eller möjlighet fanns att göra verklighet av förslaget som gick i graven utan att ens en lermmodell blev byggd.

När journalisten nu ändå gjorde en helsida, så var det ju ganska naturligt att han även skrev om annat i sportbilsväg som faktiskt hade blivit av i Saabs regi. 1985 presenterades EV-1, den extremt formgivna och mycket snabba (270 km/tim) sportcoupén. Den var laddad med avancerade tekniska finesser och med hjälp av en modifierad turbo-fyra på 285 hk klarade den av 0-100 km/tim på 5,9 sekunder!

Men Saabs sportbilshistorik är ju som ni vet äldre än så, vilket framgår av artikeln: "Annars har ju Saab tradition på det här med sportbilar. Visst minns ni lilla Sonett som seriebyggdes i drygt 10000 exemplar mellan åren 1965 (!) och 1974. Bilen var väl ingen raket direkt, men tilltalade ändå många med sin fräcka och lite uppkä-

tiga framtoning." Artikeln illustreras med en teckning på det schweiziska sportvagnsförslaget, ett foto på EV-1 och likaledes ett foto på en Sonett III. Det är för övrigt Johnny Johanssons egen Sonett, dock uppenbarligen taget innan bilen byggdes om.

Falu Kuriren

Den 24 maj, strax efter vår Vårträff i Dalarna hade givetvis Falu Kuriren bild och text om vårt möte. Rubriken lyder: "Fest för ögat för den som gillar sportbilar". Journalisten Nils Gunnar Storerkers berättar lite om vårt möte och om Sonettens historia. Bland annat nämner han att våra Sonetter väckte berättigad uppmärksamhet utanför Clas Ohlsson i Insjön och det kan man förstå, för det har nog aldrig stått ett 10-tal Sonetter där förut. Åke Olsson liksom jag själv gav underlag till artikeln och det är även Åke som sett till att Falu Kuriren liksom Dala-Demokraten blivit underrättade om vår träff.

Dala-Demokraten

Även Dala-Demokraten täckte vårt möte den 24 maj och man slår på stort, här var det en förstasidesnyhet!

Rubriken på framsidan var "En Sonett är alltid värd en mässa" och det kan man ju hålla med om. Sedan fortsätter journalisten Magnus Andersson inne i tidningen med rubriken "Sonett fan i Insjön" och den är väl mer tveetydig...

Även Magnus ger lite bakgrund till Sonettens historia, antal tillverkade och när, olika motorer och så vidare. Mina synpunkter på bilen kommer även fram: "- Bilen är inte trimmad.

Den lever på vikten och är pigg i omkörningar. Dessutom har den mycket bra väghållning." Även här illustreras artikeln med en bild på min bil, något som visserligen var kul, men det fanns trots allt ett antal andra Sonetter och Sonettägare som det också togs bilder på, väl värda att komma i tidningen, men sådant styr man ju inte själv.

Svenska Dagbladet

Det är nog första gången vi citerar något ur Svenska Dagbladet, men det gör jag gärna, för den 30 maj 1993 hade man i söndagsbilagan en helsida om "Svenskarna och deras bilar, en nostalgisk exposé över (nästan) alla bilmodeller som tillverkats av Volvo och Saab".

Om vi håller oss till Saab så börjar man förstås med en teckning på första prototypen från 1946, fortsätter sedan med modell 92 (1950-56), vidare med 93 (1956-60) därefter med Saab Sonett (1956-74), modell 95 (1959-78), modell 99/90 (1965-87), modell 900 (1978-93) och slutligen modell 9000 (1985 och framåt). Alla bilmodellerna är trevligt tecknade och för Sonetten visas en silverfärgad tvåtaktare och man berättar även att 10219 st. tillverkades, något som är ett kärt diskussionsämne då även siffran 10236 figurerat. Att säga att den gjordes mellan 1956 och 1974 är väl också en sanning med modifikation då man gjorde 10 års uppehåll mellan 1956 och 1966.

Bilsport

I nummer 12, 1993 av Bilsport tipsa-

de mig Mats Jonsson och Johnny Johansson om ett tvåsidors uppslag med rubriken "Saab Sonett II-67, Sportbil för vanligt folk". Den handlar framförallt om Bertil Maununens mycket fina tvåtaktssonett. Det var för övrigt den bilen som vann första pris i Sonettklassen på det internationella Saabmötet i Lillehammer i maj 1993, så Anders Tunberg var förutseende när han skrev sin artikel, han valde rätt bil!

Anders skriver som sig bör om Sonettshistoriken i allmänhet innan han kommer in på Bertils bil i synnerhet, allt illustrerat med fina färgbilder på Sonetten, Bertil Maununen och hans Christina. Artikeln är dock värd ett bättre öde än att bara omnämnas på några rader i denna spalt, så jag återkommer så småningom med en "Det skrivs om oss och våra bilar, special" om Bilsportartikeln.

Saab Driver

Så heter den tidning, som varannan månad ges ut av the Saab Owners Club of Great Britain Limited. Klubben, som omfattar allt i Saabväg i Storbritannien firar i år sitt 30-års jubileum och Club Sonett Sweden kan bara hjärtligt instämma i hyllningskören, man var onekligen tidigt ute med bildandet av klubben!

I sitt jubileumsnummer från juni/juli blickar man förstås bakåt på såväl klubbens som Saabs historia och det är ju då naturligt att man visar lite bilder från Saabs sevärda museum i Trollhättan. Bland annat berättas det om och visas bilder på MFI 13, Catharinan och den vita Sonett I som Tor-

sten Åman och Erik Carlsson tävlade med i Mille Miglia Storica 1989.

Enköpingsposten

Hans Eklunds framgångsrika tävlande sätter sina spår. Den 7 juli hade Enköpingsposten ett stort uppslag med jättebild på Hasse tronandes på huven på sin tävlingssonett tillsammans med en massa pokaler. Egentligen börjar reportaget redan på framsidan, där man puffar för artikeln under rubriken "Annorlunda motorentusiast", även där illustrerat med en bild. Journalisten Fredrik Hagdahl fortsätter sedan reportaget i tidningen under rubriken "Hans tävlar med sin trogne vän" och med det åsyftas förstås hans tvåtaktssonett som han själv byggt av delar från olika håll och till slut var den i perfekt skick. Hans berättar i artikeln att han tävlat i banracing i fyra år men att det var en tillfällighet att det blev just det, innan dess körde han rally. Man kör tio till femton varv på en två till tre kilometer lång bana och att Hasse varit framgångsrik kan vi även se på annat ställe av Sonettvärlden.

Bilsport

I nummer 13, 1993 av Bilsport skriver journalisterna Peter Haventon och SL Sjöberg om de bilar som vår medlem Mats Björkeby i Blentarp har. De går inte av för hackor, för vad sägs om Citroen SM från 1973, MG TF från 1954, en A-Ford 1930 och, som kronan på verket, en Saab Sonett II från 1966. Han är, förutom medlem i Club

Sonett Sweden även medlem i MHK, Motorhistoriska Klubben i Skåne, som han varit med om att bygga upp. För besökare av Båstad Classic Car Show är han en välkänd profil då han står för pratandet under "Concour de Charme".

Det var redan 1978 som Mats fann sin Sonett, med chassienummer 29. Bilen hade ursprungligen byggts åt Eric "Carlsson på taket" som använde den i Alprallyt 1966. I stort sett är Sonetten i samma skick som när Erik körde den, förutom att motorn byttes ut till en vanlig gatversion när Saab sålde den.

Artikeln har vi fått av Johnny Johansson på Vargön.

Enköpingsposten

Som sig bör följde Enköpingsposten upp Hans Eklunds sista tävling för i år på Falkenbergsbanan i en halvsides artikel den 17 augusti. Man berättar om den dåliga starten som trots allt ändå gav en femteplats i tävlingen och en tredjeplats totalt i serien på 32 poäng, samma som tvåan Thomas Hall, men då Thomas var före Hasse i den sista tävlingen kom han före i slutställningen. Det var bara två poäng från guldplatsen, så det var stenhårt i toppen. Artikeln illustreras av en bild på Hasse hukande framför sin tävlingssonett och det är också Hasse som skickat artikeln till Sonettvärlden.

Stort tack till alla bidragsgivare, det är ni som gör den här spalten så rolig att göra och förhoppningsvis att läsa! ☐

SÄLJES



KÖPES

Säljes

Höger dörr till grön Sonett-71 i mycket bra skick. Komplette förut-om stora rutan. Pris 1.000:-
Tel. 08-774 28 85 vardagskvällar.
Yngve Ekberg

Säljes

Saab Sonett III-72
Svensksåld, 14500 mil, gått 800 mil efter renovering, motor 90 hk, iordningställd på fabriken i Trollhättan, rostfritt avgassystem. Pris 65000:-
Tel. 013-27 04 12
Erland Johansson

Köpes

Till Sonett V4:
1 st gaspedal; "gångjärnsled samt själva pedalen"
Tel. 0435-34343
Sten-Arvid Larsson

Köpes

Allt i delar till tvåtaktsmotor, långnossport/Sonett
Tel 019-45 10 13
Berndt Eliasson

Brand, våra historiska fordons värsta fiende!

Ja, så heter den utmärkta skrift som ger enkla tips och råd om hur man förebygger en brands uppkomst av Bo Kallhagen.

Vi har förut omnämnt denna skrift men vi vill gärna göra det igen då ni inte var direkt eld och lågor (!...) trots att skriften var gratis. Speciellt för er som mekar/svetsar kan skriften vara värdefull men då den även ger andra tips om förvaring o.s.v. kan nog de flesta ha glädje av den. Den är fortfarande gratis, så hör av Dig till tidningens adress per kort eller tel. så sänder vi Dig med glädje ett ex.

Reservdelslagret

Köp reservdelar från Club Sonett Swedens reservdelslager!
Som framgår av reservdelslistan i Sonettvärlden 3/92 så har klubben ca.
200 sonettspecifika delar.

Delarna köper Du genom klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson
Sommarvindsvägen 7
582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12

Gör reklam för Sonettklubben...

...genom att använda vår klubbdekal, som Du köper genom att sätta in pengar på klubbens PG nr 35 87 30 - 0. Priset är lågt, endast 10 kr och då får Du både en stor och en liten dekal. Du kan även köpa dekalen genom vårt reservdelslager och Erland Johansson PG nr. 404 74 16 - 5.

OBS! Glöm ej eget namn och adress, märk talongen "Dekaler".



Samlingsmappar



Köp våra fina samlingsmappar.
Pris 40 kr/st. inkl. porto. Beställ genom vårt reservdelslager och Erland Johansson, PG nr. 404 74 16 - 5.

OBS! Glöm ej eget namn och adress, märk talongen "Samlingsmappar".