

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen

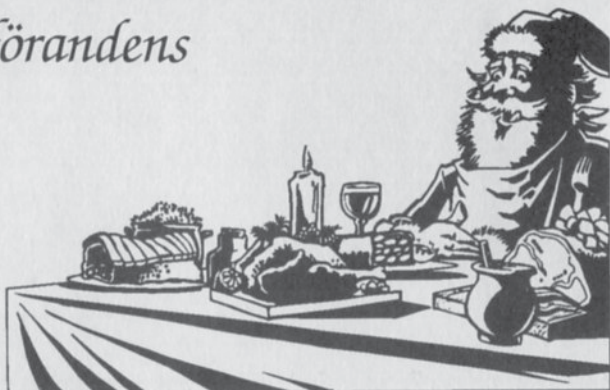


- Reservdelar special
- Ny Sonetthistorik
- Bensininformation
- Sonett V4 II-III 1968



4
1993

Från ordförandens julbord



Hejsan,

Hur har ni det i vinterkylan? Håller ni på och renoverar er Sonett för fullt eller har den en behaglig vintervila i garaget? Färdig för nästa säsong's utflykter till olika möten eller kanske fortfarande som bruksbil under sommaren. Om Du håller på och renoverar kan vår reservdelslista och artiklar om reservdelar i detta nummer av Sonettvärlden vara till hjälp. Club Sonett Sweden har ju en hel del reservdelar i vårt lager, framförallt till Sonett III. Saknar Du något speciellt i artikelväg när det gäller rådgivning om reservdelar eller tekniska frågor är Du välkommen att höra av Dig till tidningens adress så kanske vi kan publicera en sådan artikel framöver, eller Du kanske rentav vill skriva artikeln själv?! Även om vi är mitt i vintern är det dags att tänka på 1994 års mötessäsong. Vilka av er kan vara beredda att lokalt hålla i ett Sonettmöte men med stöttning från vår nye klubbmästare Åke Olsson? Det har ofta varit de lokalt ordnade mötena som varit de mest lyckade i det förflutna. Däremot är det förhållandevis få i klubben som erbjudit sig att ordna något, vilket förstås är tråkigt, man kan inte alltid förvänta sig att någon annan ska fixa mötena. Därför, Du som kan tänka Dig att arrangera något, hör av Dig till Åke Olsson, tel. 0495-405 95 snarast så att ni tillsammans kan göra något bra! Slutligen, ni som har er Sonett i ett fint originalskick och har varit med i klubben minst ett år; det kan löna sig att byta till MHRF-försäkringen om ni inte redan har den. MHRF/FolkSam har sänkt premien till 368:- för en helförsäkring per helår!

Bästa vinterhälsningar,

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 Petersson, 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:

Får...

...vi lov att visa utsikten över Gudbrandsdalen i Norge, -bedövande vackert och mäktigt! Bilden togs i samband med Internationella Saabträffen i Lillehammer 1993.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

c/o Michael Petersson, 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 i slutet av februari 1994.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

Några minnen från Saabs billaboratorium i Trollhättan 1967-68



Lars Fredriksson

Lars Fredriksson har gjort en mycket gedigen arbetsinsats när han skrev den artikelserie som börjar i denna Sonettvärld och fortsätter i följande. Så gedigen att han till och med skrivit en ingresstext och det är jag inte bortskämd med. Första gången vi var i kontakt med varandra om materialet var 1988, så det är med stor glädje som vi nu kan börja publiceringen av artikelserien som innehåller fakta från utprovningstiden men också är hållen i en kanske lite ovanlig, kåserande stil. Självklart är vi glada över att Lars gett oss en annan infallsvinkel på utprovningen än den vi sett förut och visst material är tidigare opublicerat. Dessutom vill vi gärna speciellt tacka hans sekreterare Lilian Sjögren för den förtjänstfulla skrivhjälp hon givit Lars och därmed också Club Sonett Sweden. Stort tack, båda två!

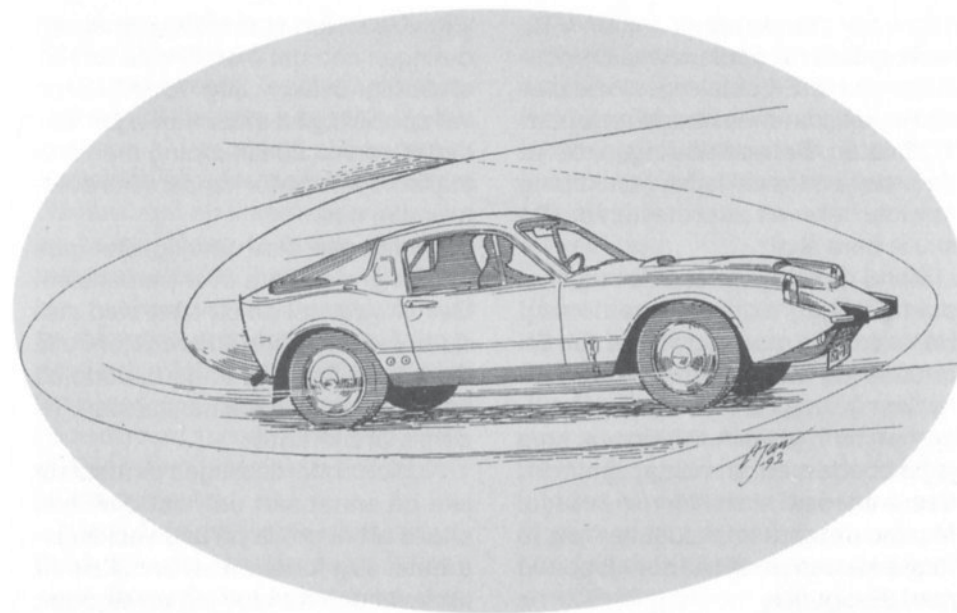
Jan-David Skavén

Lars Fredriksson, som själv har en Sonett V4 -68, har lovat att delge klubben några minnen från sin tid med Sonetten på SAABs billaboratorium. Lars är fortfarande anställd inom SAAB SCANIA koncernen, numera som projektchef på SAAB MISSILES för robotsystem RBS15 avsett bland annat för beväpning av Svenska Marinens robotbåtar och lastbilsbaserade kustartilleriförband.

historik

Nyutvecklingen av SAAB 99 var en stor utmaning för konstruktions-och

utprovningsavdelningarna vid fabriken i Trollhättan. Kanske hade arbetsomfattningen missbedömts. SAAB 96 hade under många år vidareutvecklats i lugn och ro årsmodell efter årsmodell från grundkonstruk-



En vän till Lars Fredriksson har ritat denna läckra bild av en Sonett II V4.

tionen SAAB 92. Nu skulle det stora steget tas in i nästa generation med 99-an, en modell som står sig fortfarande efter mer än 20 år. Faktiskt kan ju grunden till den i våras nedlagda 900 tydligt härledas från 99an både till utseende och detaljlösningar.

Resursproblem på billabbet

Personalen vid fabriken var väl medveten om att det var ett stort jobb som startats, men det visade sig att speciellt utprovningsarbetet på billabbet blev mer omfattande än beräknat. Det saknades helt enkelt tillräckligt med personella resurser och man började snegla mot SAAB Flygdivisionen i Linköping.

Utvecklingsarbetet med flygplan AJ37 Viggen hade passerat sin topp

och det borde finnas personal att låna eller värva.

På den tiden såg personalen i Trollhättan ofta med avund på de tekniska och ekonomiska resurser som Flygdivisionen disponerade. Det ansågs mycket orättvist att en ny bilmodell skulle utvecklas med mycket knappa resurser samtidigt som uppfattningen fanns att Flygdivisionen formligen dränktes i obegränsade personalresurser och avancerad utrustning till hjälp för utvecklingsarbetet.

I det läget var det logiskt att personalavdelningen i Trollhättan resolut åkte upp till Linköping och pekade ut ett antal ingenjörer man ville ha till Trollhättan för att fylla ut den kapacitet som saknades.

Det här hände långt innan MBL hade införts för personalens medbestämmande. Ett antal ingenjörer blev helt enkelt kommenderade att jobba i Trollhättan. Det spelade ingen roll att de utpekade hade familj i Linköping och inte heller att de protesterade. De skulle bara åka!

Bland de uttagna fanns en mycket duktig, något äldre kollega till mig. Han ville inte, men hade inget val. Eftersom jag var ensamstående och nyfiken även på annan teknik än styrsystem till flygplan AJ37 Viggen, som jag jobbade med, anmälde jag mitt intresse att resa i stället för min kollega. Men se det gick inte! Just han skulle förstärka den personal som jobbade med 99-an.

Linköpingsgänget reste och började jobba i Trollhättan, men det dröjde bara någon vecka innan de var tillbaka i Linköping igen. De tog MBL i egna händer! Jag minns att en av de mer erfarna hette Bagge och var gängets talesman mot överingenjören Erik Bratt på Flygdivisionen. De

vägrade att fortsätta tvångskommenderingen och det blev förstås ett förskräckligt oväsen. Jag tror inte Bratt var speciellt glad att bli fråntagen värdefull personal i Linköping men han ställde lojalt upp för koncernens överordnade mål.

Situationen blev omöjlig. Det gick inte längre att köra över personalen. Det var ju slutet på 60-talet med studentrevolter och starkare viljor i alla läger även bland löntagare, både på kollektiv- och tjänstemannasidan. Tiderna förändrades

Nu fick omfördelningen av resurser ske på annat sätt och det blev min chans att få prova på bilutvecklingsarbete. Jag fortsatte att anmäla mitt intresse och nu blev jag användbar, trots att jag var ganska nyutexaminerad och inte hade så mycket praktisk erfarenhet av tekniskt arbete och speciellt inte med bilar. Jag blev kallad till Erik Bratt, som erbjöd mig att börja i Trollhättan men bara mot mitt klara löfte att lojalt ställa upp och inte bråka. Nu måste något positivt kom-

ma ut ur Linköpings medverkan för SAAB 99-projektet!

Jag reste ner till Trollhättan tillsammans med det nya gänget som fått chansen. Vi var nästan alla unga och ogifta och såg det, som för de andra tidigare varit en kommendering, som en chans. Dessutom fick vi traktamentsersättning för tiden i Trollhättan. Avsikten var att vi skulle stanna i tre månader, men de avtalen förlängdes undan för undan. Själv hade jag förmånen att få stanna över ett år. Jag hade mycket kul och lärde mig mycket. Dessutom blev det en hel del över på traktamentet.

När vi åkte ner visste vi att det var Saab 99 som låg lite risigt till och visst fick några jobba med den, medan jag och någon mer blev satta att jobba med Sonetten. Jag visste inte så mycket om bilar på den tiden (heller). Mina anspråk på åkupplevelser sträckte sig inte längre än till en Volvo PV 544. Så gissa om kontrasten och överraskningen blev stor när jag blev tilldelad att jobba med Saab 97? Samtidigt som 99 tog alla resurser skulle 2-taktsmotorn ersättas av en V4 i Sonetten och även det jobbet behövde forceras. Mitt jobb blev att hos Sonettchefen Kjell Knutsson på billabbet hjälpa till med anpassningen av Sonetten för V4-motorn.

Första mötet med Sonetten

På labbet fanns ett par Sonetter som just byggts om till V4. Dessutom fanns där en röd 2-taktare. Om jag inte tar miste är det just den röda som finns hos Pelle Rudh på muséet

nu för tiden. Gissa om jag var sugen på att få prova den? Faktiskt gick en hel månad innan jag fick köra den. Kanske ville man veta vad jag gick för innan jag fick förtroendet. Samtidigt kommer jag ihåg att konkurrensen var stor att få låna bilen över en natt eller ett veckoslut.

Jag minns så väl känslan att köra Sonetten första gången. Samma känsla har jag varje år när jag nu tar fram min pärla för årets premiärtur. Jämfört med min tröga PV var det som att tygla en vildhäst, när jag gav järnet. Draget var så starkt och bilen kändes så levande. Den var ingen tingest, den var ett levande väsen. När gasen trycktes mot botten gick en skälvning genom ekipaget. Bil och förare smälte ihop och blev ett med varandra.

Maskineri, kraftöverföring och ratt skälvde av upphetsning att få dra iväg. Det kändes som en levande, otämjd kraft. Den direkta styrningen och framhjulsdriften gav en närkontakt med vägen som jag aldrig känt tidigare. Och visst är det skillnad på känsla. Jag blir aldrig ett med min 9000 på det sätt jag blir med Sonetten.

Jag körde en hel natt på vägarna runt Trollhättan. Det fanns inte en enda liten vägstump jag inte hann avverka den natten. Jag körde och körde oförtrutet ända till morgonen. Jag åkte direkt till jobbet helt betagen och mycket förälskad i Sonetten.

I nästa nummer av Sonettvärlden fortsätter Lars Fredriksson sin berättelse från sina år på Saabs billab. och testerna av Sonetten!



Änka i kofferten

Vi har fått följande tidningsurklipp, tillika översatt av Lennart Jarenbäck i Schweiz, vilket vi förstås tackar för. Både Lennart och red. är dock något tveksamma till årtalet på Sonetten... Bidraget var infört i Le Matin, en Lausannisk morgontidning, den 11 juni 1993.

Spindel korsar Atlanten, från USA till Holland utan att äta!



"Ben Haverkamp, en holländsk importör av gamla amerikanska bilar kommer att minnas SAAB Sonetten 1965, vilken han skulle få levererad: En svart änka hade korsat Atlanten i kofferten på bilen. "Detta var väl inget märkvärdigt, en liten spindel på en centimeter. Eftersom jag inte är rädd för dessa kreatur, förberedde jag mig att krossa den. Men Kelly stoppade mig, skrikande."

Kelly Pratt, Ben Haverkamps amerikanske partner hade kommit från Kalifornien för att tillbringa semestern i Holland och hade av en tillfällighet befunnit sig hos sin vän i Ommen vid

tillfället för leveransen av gammelbilarna. Med yttersta försiktighet hade de två männen stängt in den lönniga passageraren i en burk och gett sig på jakt efter flugor: Änkan hade inte ätit under de fyra veckor den tillbringade på botten av lastrummet på biltransportbåten.

Vännen till den holländske köpmannen uppskattade inte samboendet med insekten, så de två männen tog den med sig till en zoologisk trädgård i grannskapet. Änkan, som sedan skickats till ett Zoo i Düsseldorf tycks inte alls ha lidit alltför mycket av resan, hon skall snart bli mamma."

Lennart tillägger:

Att man lever farligt med att importera Sonetter från USA kan jag själv intyga. I en av mina Sonett III:or, som kom från Texas, hittade jag en skorpion bakom instrumentbrädan. Visserligen torr och väl avliden. Men ändå... □

Sonettbensin!

Per Alvestig



Året var 1983-84, tidigt åttiotal var det i alla fall, det var årsmöte med Club Sonett Sweden hos Saab i Akalla. Gäst var Per Gillbrand, Saab. Per Gillbrand föreläste för oss om avgasrenerande system, katalysatorer, lambdasonder och blyfri bensin. Huh, hemska tanke, den "riktiga" bensinen skulle försvinna. Vi skulle inte kunna köra våra Sonetter på blyfritt.

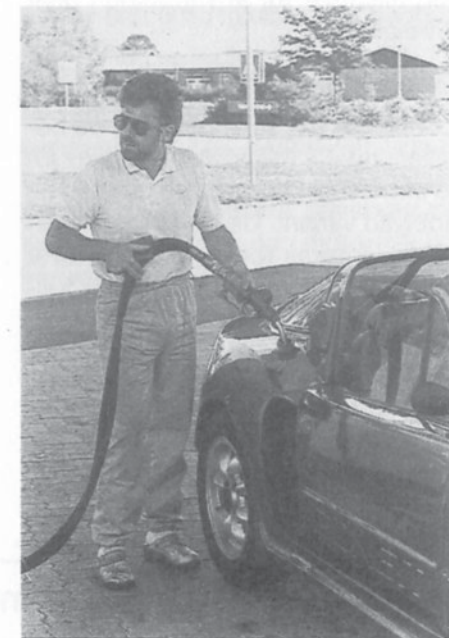
bensinkvalitet

Nu med facit i hand kan vi konstatera att vi kunnat gasa runt i ca. 10 år som vanligt med våra Sonetter, åtminstone utan bensinbekymmer. Vad händer nu med bensinen? Blybensin är på väg att försvinna, Optima, Stimuli och nya begrepp tillkommer. Saab ställer som vanligt sin samlade kunskap till vårt förfogande. I det här fallet är det Nils-Gunnar Svensson, ansvarig för konceptstudier-bränsle/smörjmedel som ställt upp med underlag när jag nu skall försöka bringa klarhet i frågan om bensinval.

Av miljöskäl ser vi nu att bensin innehållande bly additiv kommer att försvinna, ett första steg var en markant skattehöjning 93-01-01 för bensin innehållande bly. Vad betyder detta för en Sonettägare?

Ja, kör Du tvåtakt har det marginell betydelse, däremot tillhör våra V4-motorer den känsligaste gruppen. V4-motorn har cylinderlock av gjutjärn där ventilsätena är bearbetade direkt i gjutjärnet och således ganska mjuka. Det är i den här typen av moto-

rer som risken för så kallad ventillin-slagning är som störst. Utan att skriva en hel artikel om ventillin-slagning kan vi säga så här, bly i bensinen smörjer ventil/ventilsäte och motverkar ventillin-slagning. Resultatet av hög ventillin-slagning är reducerade ventilspeglar och därmed kortad kyltid ventiltallrik till ventilsäte. Detta leder till brända ventiler = kostsamma reparationer.



Alternativ, finns det?

Utvecklingen står ju som tur är inte still, således har försök gjorts med ersättningsmedel istället för bly. Två sådana additiv finns nu tillgängliga på marknaden, det ena är baserat på en natriumförening (OK "Optima") och det andra är en kaliumförening (Statoil "Stimuli", detta additiv marknadsförs också av Kemetyl i flaskförpackning, kunden fyller själv på additiv enligt rekommendation på förpackningen vid tankning). Dessa additiv har genom omfattande provning befunnits fungera bra. Saab godkänner dessa bensintyper, tillsatser för användning i bilar äldre än m/85.

Lågbly bensin

Shell har valt en annan väg, de behåller ungefär halva blymängden i sin 98 okt. bensin och skapar därmed en lågblyad variant. Denna bränslekvantitet accepteras för de Saabmotorer som kräver blyhaltig bensin för fullgod funktion.

Vad ska då Du och jag tanka för bensin; här kommer ett försök till sammanfattning:

Sonett med V4-motor:

-Shell lågbly 98 okt. rekommenderas till trimmade motorer och/alt. mo-

torer som körs hårt/höga varvtal.

-OK Optima 98 okt., Statoil 96, 98 okt. (OBS! Hos OK är det endast Optima 98 okt. som har ventilskyddsadditiv) användes vid normal körning.

Rekommendation: Kontrollera ventilspelet något oftare.

-Blanda själv Kemetyls additiv med BF 95 alt. 98 (det Din bil behöver), kontrollera ventilspelet enligt ovan.
- Tanka var tredje tank blyad 98, resten blyfri 95, 98.

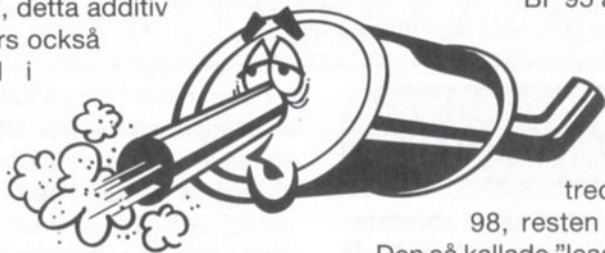
Den så kallade "lead-memory" effekten är ganska stark.

Viktigt! Undvik i det längsta att blanda de nya bensinkvaliteterna, innehållande nya ventilskyddsadditiv, med blyad bensin.

Sonett med tvåtaktsmotor:

- Blanda ej de nya blyfria 98 okt. bensinerna med 2-T. olja, tillsammans med additiv i oljan kan geléaktiga avlagringar bildas i exempelvis tanken. Använd blyad alternativt blyfri katalysatorbensin.

Jag hoppas att vi därmed bringat klarhet i frågan om bensinkvaliteter. Nu får Du och Din bil prova Er fram till det alternativ som passar Er bäst, det är ju det som är avgörande. Med andra ord, våra rekommendationer är ingen lag. Kommer det fram fler frågor i ämnet, skriv till insändarsidan så skall vi ta hand om dem också. ☐



Vägskatten bort från samlarfordon?!



Jan-David Skavén

Vi har fått information från Motorhistoriska Riksförbundet om resultatet av en utredning som gjorts om vägskatt och kontrollbesiktning och även om importlättnader för samlarfordon. Det ska dock betonas, att det än så länge bara är ett utredningsförslag, även om kommunikationsminister Mats Odell står bakom det. Dessutom ska riksdagen behandla det, så vi får väl se om förslaget går igenom ograverat. Som ni ser av texten nedan gäller skattebefrielsen bara för 30-åriga fordon, så för den biten är det än så länge bara Sonett I ägare som har glädje av det, men tiden går snabbt och om tre år är det tvåtaktssonetternas tur. Det finns säkert anledning att återkomma i denna fråga i Sonettvärlden. Här följer nu pressreleasen:

information

Rullande trettioårsgräns för skattebefrielse, kontrollbesiktning bara vartannat år och ingen accis vid nyregistrering av fordon äldre än trettio år.

Utredningen föreslår dessutom importlättnade för bilar till och med årsmodell 1982 och lättnader vad avser kraven på amatörbyggda fordon. Utredningen har arbetat i närmare ett år och noga utrett fordonshobbyn i Sverige.

Mer än etthundra klubbar med drygt 50000 medlemmar inom Motorhistoriska Riksförbundet och några andra intresseorganisationer har fått lämna synpunkter.

Givetvis har också Finansdepartementet, Miljö- och Naturresursdepartementet, Vägverket, Rikspolisstyrel-

sen och AB Svensk Bilprovning deltagit i arbetet.

Utgångspunkten har varit att göra det lättare för samlare av bilar, motorcyklar och lätta lastbilar att bedriva sin hobby.

-Fordonshistorien är en omistlig del av vårt århundrades historia. Motorseringen har helt ändrat vår livsstil och frågan är om någon enskild uppfinning haft en större påverkan på samhället än bilen och motorcykeln, säger Gunnar Elmgren i Motorhistoriska Riksförbundet.

-Att skapa ett museum som belyser hela denna utveckling är en omöjlig uppgift för industrin eller staten. Men med hjälp av enskilda samlare finns möjligheten.

-Vi ser utredningens rekommendation till kommunikationsministern som ett bevis för att samlarnas teknikhistoriska gärning nu fullt ut accepteras av samhället. ☐

Du har väl tillräckligt med glykol i kylsystemet?

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Så är då sonettsäsongen till ända och vi får åter en massa tid över för att vara i garaget. Nåja, detta gäller väl kanske inte alla av oss. Själv studerar jag ekonomi på kvällstid även denna höst och har dessutom utökat bilparken med en gammal 9000 Turbo som säkerligen vill ha lite tillsyn ibland. Förhoppningsvis ska jag i alla fall hinna med lite inredningsarbete på tvåtaktssonetten så att jag kan få rutorna på plats.

Sonett 2-t

I förra numret skrev jag lite om Hasse Eklunds racingbil och tänkte här fortsätta med ch. nr. 096 som numera finns i Tyskland dit den kom från USA för några år sedan. Bilen ägs av en Herr Mertien och är röd till färgen. Dessutom är den till salu för 20000 DM.

Nr. 107 finns även den i Tyskland och ägs av vår medlem Gerd Gorski. Bilen har förekommit i en del artiklar i denna tidning tidigare och är en gammal banracingbil som ursprungligen kommer från Schweiz. När Herr Gorski fann den var den ett vrak men lär nu vara föremål för en omfattande renovering.

Tvåtaktssonetterna finns i nästan hela Europa.

Ch. nr. 124 och 127 finns i Tyskland

respektive Schweiz. Detta är inga importbilar utan har funnits i respektive land sedan det begav sig på sextio-talet.

Sonett nummer 132 finns i Holland och ägs av Henk de Vries som köpte den i USA för en tid sedan. Vår svensk-schweiziske vän Lennart Jarenbäck äger Sonett nummer 137 som är gulmetallic till färgen. Han köpte bilen i USA för några år sedan och bilen är i bra orenoverat bruksskick.

Vagn Bruncke i Danmark köpte nyligen nr. 143 från Holland dit den kommit några år tidigare från USA. Bilen är ett renoveringsobjekt men Vagn är känd som en skicklig renoverare och lär säkert fixa även den här bilen.

En bil, nr. 157, finns faktiskt i Skottland sedan något år tillbaka dit den kom från USA. Bilen var då i ett miserabelt skick och saknade det mesta, och Ian Sarginson, som ägaren he-

Pappersmodeller

Vår kontaktman i England, Iain Hodcroft, har informerat oss att han kan förmedla pappersmodeller av Saab 900. Går försäljningen bra har han även tankar på en Sonett III, en 96:a och en 99:a. Vi lovar att informera er om när Sonetten är klar.

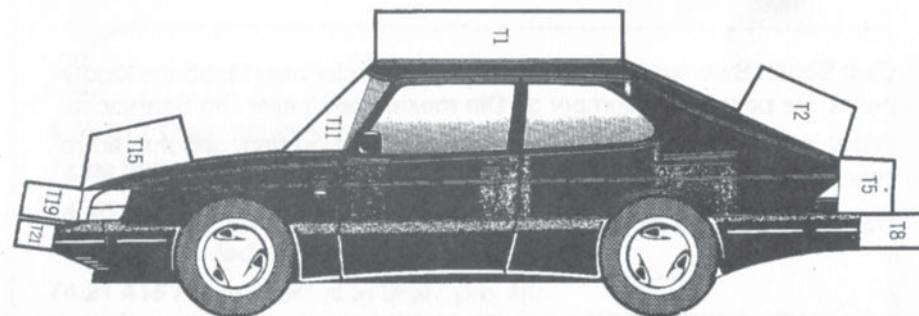
Det är två ark, ett för basen och ett för modellen, som man sedan kan roa sig med att skära ut och limma ihop så att de blir en pappersmodell av ens favoritbil. Med på arket finns också en bra byggbeskrivning, en kort historik om modellen och en teknisk

specifikation, allt på lättfattlig engelska.

Priset per modell är £ 3 + porto.

Iain handlar annars mycket med olika "riktiga" modellbilar med Saaban-knytning. Om Du vill kontakta honom är adressen:

griffin models
c/o Iain Hodcroft
330 Manchester Road
Tyldesley, Manchester M29 8NN
England
Tel. 00944942878738
Fax 00944617904892



Detalj från 900:ans klippark. Ett klipp för oss som minns och knåpade med Allers pappborgar.

ter, har säkert mycket arbete framför sig.

Vad sägs om en Sonett med en V6:a?

Nyligen fick jag ett brev från en kille i USA vilken har monterat en Ford V6-motor i sin 68:a Sonett. Exakt vad han har gjort för att få plats med den kända

ner jag inte till men han lär väl i alla fall ha fått flytta frontbalken och modifierat huven något. Tyvärr framgår inte detta av fotografierna.

Är det någon som vet om det går att få i en V6:a i en Sonett III och hur man gör?

Undrar 2-t redaktören och önskar en god jul och gott nytt år!

Tygdekaler



Club Sonett Sweden har tagit fram nya tygdekaler med klubbens logotype på. De passar till exempel på Din mekaroverall eller Din Saabjacka. Priset är 25:- inklusive porto och enklast köper Du dem genom vårt reservdelslager och Erland Johansson, PG nr. 404 74 16-5.

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

Du som har intresse...

...att få Nordiskt Motorhistoriskt Annonsblad,
Kontakta Jan-David Skavén, 08-93 15 65
så skickar han ett ex. utan kostnad

Var hittar jag reservdelar till min Sonett



Till en bilmodell som Sonett där tillverkningen har upphört sedan snart 20 år tillbaka, och bara c:a 10.000 bilar tillverkade så kan det vara svårt att hitta de reservdelar som man behöver.

Sedan drygt två år tillbaka har Sonettklubben ett eget reservdelslager där c:a 200 Sonettspecifika delar finns. En aktuell reservdelslista finns publicerad på sidorna 17-20

Nya reservdelar

Vi har fått in några nya artiklar i klubbens lager sedan förra publiceringen av reservdelslistan, de nya delarna är som följer:

- 4 05 327 Glas, blinkers/park.ljus II V4, III:an, ring för pris
- 74 09 006 Lykta, blinkers/park.ljus kompl. II V4, III:an, ring för pris
- 74 18 924 Glas, sidoruta i dörr III:an, pris 325:-
- 74 19 047 Kulled, stötta bakruta III:an, pris 50:-
- 74 21 415 Fäste, front stag III:an, pris 45:-
- 74 21 480 Reglage, arm frihjul III:an, pris 30:-
- 74 23 981 Textskylt, säkringsdosa III:an, pris 8:-
- 74 24 138 Bricka, Bagagerumslås III:an, pris 2:-
- 88 03 777 Luftfilter, II V4, III:an, pris 115:-
- 89 18 823 Fälgemblem, till "Fotbollsfälgarna", pris 125:-

Köp från Club Sonett Swedens lager görs genom:

Erland Johansson

Adress: Sommarvindsvägen 7 582 72 Linköping

Tel: 013-27 04 12 e kl 17.00

Övriga möjligheter att hitta delar

Saab har kvar vissa delar, dom delarna beställer man genom sin lokala Saabhandlare.

Vissa delar finns hos Saab i USA, dessa delar kan vi få hjälp att hitta av *Håkan Strandberg, ANA i Akalla utanför Stockholm. tel.08-632 60 65*

Förutom ovanstående alternativ kan man hitta sonettdelar hos någon av nedanstående firmor. Nämnas bör att vissa av delarna får ses som en ersättning till originaldelarna då de inte alltid helt överensstämmer med originalet vad gäller utseende och passform.

I Sverige har vi *Motorsport Sweden och Mats Jonsson* som säljer en del nyttillverkade Sonettdelar bl a gummlister. Mats kan även samordna inköp av begagnade Sonettdelar 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 förväntat 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.*

I USA finns också en firma som heter *AUTOMOTIV DESIGN* där Jack Ashcraft specialiserat sig på Saabdelar, där kan vi hitta en del Sonettdelar.

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

Vidare har vi *Motorsport Service i Jamestown, New York. Tel.0091-716 665 4200, Fax. 0091-716 665 4202* som säljer trimdelar till V4 motorer.

Vet du om någon firma som säljer delar som passar till våra Sonetter, hör då av dig till:

Erland Johansson

tel. 013-27 04 12 e kl 17.00.

Tips på delar från andra bilmodeller som passar Saab Sonett

I tidigare nummer av Sonett Världen kunde vi läsa om reservdelar från andra bilmodeller som passar Sonetten. Även namn på firmor som säljer bl a Lukasdelar fanns angivna.

Tanken är att vi längre fram ska kunna tillhandahålla en lista (som kan beställas från res.delslagret) med alla tips samlade. Därför uppmanas alla medlemmar att hjälpa till med att göra denna lista så lång som möjligt genom att skicka eller ringa in tips till Erland Johansson, adress och telefon se ovan.

Det kan även vara mekar tips som beskriver hur ni har löst ett problem ni haft med Sonetten.

Behöver du nya stötfångare till Sonett III 1970 -72

En reservdel som efterfrågas alltmer är stötfångare till Sonett III 1970-72, de förekom även på tidiga 73:or. Som nog de flesta vet så rostar fästskenan vilket resulterar i att själva stötfångaren till slut ramlar av.

En medlem i Sonett klubben håller på att nyttillverka dessa stötfångare. För att kunna få fram ett bra pris måste vi få en uppfattning om hur många som är intresserade av att köpa. Skicka eller ring därför in ditt intresse till Erland Johansson, adress och telefon se ovan.

RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT				Datum: 931117
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL MODELL CH.NR	SPEC
10150	Verkstadsbibel	200:-	III	Nytryck
175422	Res.delskatalog	290:-	Alla	Nytryck
788249	Verkstadsbibel	200:-	II, II V4	Nytryck
400286	Gavel	110:-	Alla	Hjulhusplåt V.fram bakom hjulet
400351	Dörrstolpe	90:-	II till -268	Vänster sida
400641	Ram	295:-	II, II V4 alla	Stolsunderrede V och H
400955	Kylarfäste	20:-	II, II V4 Alla	Vänster
401888	Panelbräda	1000:-	II till -78	Trä
402282	Dörrstolpe	90:-	II till -268	Höger
402720	Kylarfäste	20:-	II, II V4 alla	Höger
403553	Hjulhus	650:-	alla	Mittbit höger fram
403579	Ledskena	295:-	alla	Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
403637	Distansbricka	6:-	alla	Till bl a ledskena 7403579 i höger dörr
403728	Dörrskal	1300:-	II, II V4 till -328	Vänster
403736	Dörrskal	1300:-	II, II V4 till -328	Höger
403884	Glas	140:-	II, II V4 alla	H + V lilla rutan i dörr
404619	Rutfäste	110:-	II, II V4 alla	Till höger dörr stora rutan
404940	Bricka	9:-	II, II V4 till -328	Till dörrgångjärn
405327	Glas	-	alla	Blinkers/park. ljus (Lukas)
405780	Mellanlägg	10:-		Finns ej i res.delskatalogen
407745	Fästöra	30:-	II, II V4 alla	Bilbälte yttre golvfäste
407976	Drivarm	30:-	alla till -7050303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	-	alla	Blinkers/park.ljus kompl. (Lukas)
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	Pedalstall	150:-	II V4 329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	250:-	II V4 från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	80:-	II V4, III från 329 -	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	70:-	II V4, III till -71501265	Över 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 handskfackslucka
7414543	Kulsnäppare	20:-	II V4 från 1229-	Till handskfack
7414576	Plåt	300:-	II V4 från 329-	Luftintag vid torped
7414808	Reglagearm	15:-	II V4, III alla	Till ventilation def./golv
7414956	Tätningsslist	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

RESERVELDELAR FRÅN CLUB SONETT

Datum: 931117

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL	MODELL	CH.NR	SPEC
7416225	Lucka	950:-	III		alla	Motorlucka
7416266	Dörram	800:-	III	till	-97725002000	Höger
7416274	Kabel	300:-	II	V4, III	alla	+kabel till batteri
7416464	Stolpe	128:-	III		alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta (rostfri)
7416480	Mellanlägg	3:-	III		alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	500:-	III		alla	
7416662	Plåt	130:-	III		alla	H inre mot torped och dörrstolpe
7416738	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
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	Medbringare	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
7418924	Glas	325:-	III		Alla	Sidoruta i dörr
7418932	Ruta	200:-	III		alla	H + V lilla rutan i dörr
7419021	Instrumenttavla	115:-	III		alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7419047	Kulled	50:-	III	Till	-97725002000	Till bakrutestötta
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

RESERVELDELAR FRÅN CLUB SONETT

Datum: 931117

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	"Parallellstag" 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 ventilatonslang
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	31:-	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)
7421415	Fäste	45:-	III	Till	-97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7421480	Reglage	30:-	III		alla	Reglagearm till frihjulset
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		97725000088-97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	60:-	III	Från	71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423619	Fjäder	75:-	III		alla	Backsparfjäder
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	Hällare	75:-	III		Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	8:-	III		alla	Till säkringsdosan
7424013	Skytt	10:-	III		97725001186-97725002000	AUX-skytt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från	71501201-	Till brytare huvudljus

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL	MODELL	CH.NR	SPEC
7424120	Packning	20:-	III	Från	97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	2:-	III	alla		Till bagagerumslås
7424203	Dämpare	350:-	III	Alla		Stång växelmekanism
7424229	Ledningsnät	350:-	III		97725001186-97735002300	Till tank och bakljus
7424252	Kontakt	100:-	III	Från	97725001186-	Till bältes varnare
7424286	Växelsång	325:-	III	Från	97725001186-	Vid spåken
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	97725000000-	Mot torped
7424567	Stöd	95:-	III	Alla		Till motorlucka
7424625	Kabel	20:-	III	Från	97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	425:-	III	Alla		Kylarram
7424989	Sidoplåt	125:-	III	Alla		Höger främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skylt	10:-	III		97725001186-97725002000	FAN-skylt 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 störtbåge
7425390	Bricka	5:-	III	Alla		Till störtbåge
7425481	Dörram	800:-	III	Från	97725002000-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	25:-	III	Från	97735000001-	Till varvräknare
7425770	Störtbåge	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 låsmekanism 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
7428153	Karossdel	1900:-	III	Alla		"Höger bakskärm"
8803777	Luftfilter	115:-	II V4, III	alla		
8918823	Emblem	125:-	III	Från	97725000001-	Fälgenblem till "fotbollsfälgar"

SAAB Sonett V4 II-III 1968

Några rader om en lite annorlunda 97:a.

Sten-Arvid Larsson; juli 1993, ingress av Jan-David Skavén

Det är med speciell glädje som jag kan publicera följande artikel. Som ni kanske märkt genom åren försöker jag och resten av styrelsen att dokumentera historiken om Sonetten innan den fallit i glömska. Ett litet sidospår på denna historik är de Sonetter som av olika skäl avvikit från de vanliga. Typexempel på sådana artiklar har varit "Sonett två- och en halv". Den Sonett som Sten-Arvid Larsson idag äger är ännu en sådan bil som ni kommer att märka av följande intressanta artikel:

Jag och min Sonett

Min son hittade annonsen under förra semestern och påpekade att mellan Perstorp där vi bor, och Karlshamn, där bilen fanns, är det inte långt! Jag ringde direkt och nästa morgon var jag givetvis på väg österut genom Skåne och Blekinge.

Vi hade i familjen under de senaste åren pratat om att skaffa en Sonett II. Jag är en SAAB-fantast med mina rötter i Linköping. Min far, Frank, en gång SAAB-anställd och ett känt namn inom motorkretsar i Östergötland, kom att påverka mig starkt för motorsport mycket tidigt. OT och T som det hette på den tiden blev vårt gemensamma intresse på 50-60-talen och givetvis åkte vi SAAB och kände starkt för märket! Således såg vi 94:orna likasom Formel Junior-bilarna i aktion. Efter att ha beskådat 97-prototyperna Catharina och MFI-13 samt sederme-

ra åkt med Dag Pettersson i hans vita 2-takts Sonett föddes drömmen om att äga en II:a en dag.

Nu fanns alltså i Karlshamn möjligheten att låta denna dröm bli verklighet efter ca. 25 år. Bilen var en 68:a i fint skick, dock ej original. Ett problem fanns; fick min långa son plats bakom ratten? Han hade ju "hittat" bilen och skulle givetvis kunna köra den. Men efter att ha provsuttit den (och krupit ihop ganska bra!) var allt grönt som bilens kulör. Således blev det köp av och affären avslutades kring en magnifik jordgubbstårta hos familjen Magnusson en varm och fin julidag 1992. Tilläggas kan att Anders Magnusson med denna bil varit medlem i Club Sonett Sweden sedan bildandet.

Nu rullar alltså "Kermit" (på grund av färgen) med chassienummer 405 på vägarna i norra Skåne och när den inte gör det, vilar den i det nyligen förlängda garaget, där den samsas med familjens 9000 och ibland med sonens 99:a. Här är det SAAB som gäller! Ga-



Det är knappt man kan se att bilen är så ombyggd under skalet, men de höga stolsryggarna kan skönjas.

rageförlängningen förde också med sig att det i 20 år diskuterade uterummet kom att byggas. En bilaffär kan innebära mycket utöver bilen...

Jag har med vänlighet från olika länsstyrelser fått fram följande levnadssaga för min II:a.

1967-12-15 registrerad på AB Sv Järnvägsverkstäderna i Arlöw; reg.nr. MA 903.

1970-11-08 registrerad på en ingenjör i Arlöw.

1970-12-09 registrerad på en överingenjör i Linköping; reg.nr. E 93883.

1971-06-18 registrerad i Kungsängen (samma ägare); reg.nr. BA 49773.

1977 köpte Anders Magnusson bilen och renoverade den.

1992 köpte jag bilen av Anders.

Det vore mycket intressant att veta vad bilen gjorde under sina första 3 år

registrerad på fabriken i Arlöw!

Bilen har byggts om av överingenjören (till hans son?) runt 1974. Således är det här en V4 tillverkad på hösten 1967 men ...

Den har drivlina som de sista III:orna det vill säga 1698 ccm motor, växellåda och golvväxel.

Inredning inklusive höga stolar och instrumentering kommer också från en III:a.

Bagageutrymmet är dessutom överbyggt och har en horisontell lucka i "hatthyllan".

Bilen har även försetts med inbyggda rullbälten.

Vidare har den 2" avgassystem, stripes, 60 Ah batteri och reservhjul typ "nödhjul".

Den har "fotbollsfälgar", men även en uppsättning JP-fälgar finns.

Lackerad i Sonettgrönt (oliv) med svart "bula". Ursprungsfärgen var



Detaljstudie av det överbyggda bagageutrymmet. Inte så tokigt, kanske det avhåller några ovälkomna besökare!?

röd. Har antagligen även varit mörkgrön dessemellan.

Originalratten är för tillfället ersatt med en 4-ekrad tillbehörsratt.

Den har brandsläckare, dold batteriavskiljare och likaledes dold bränslekran.

En tidstrogen bilstereo sitter också monterad.

Modernare yttre backspeglar har ersatt den enkla standardspeglarna.

Bilen var, som tidigare sagts, i ett fint skick när jag blev ägare till den och det beror på att Anders Magnusson gjorde en genomgripande renovering när han köpte den. Han "plockade isär den och gick igenom den" Bland annat byttes en del rostiga bitar ut. Således har den nu bland annat tröskellådor av 2 mm plåt. Vidare gjorde han mycket med klädsel och övrig inredning.

Vad har jag då gjort sedan jag köp-

te den? Egentligen har det inte behövts så mycket beroende på dess fina skick. Jag hittade lite rost i motorrummet vid infästningarna för de nedre bärmarna så det var det första jag åtgärdade. Elsystemet, som är en kombination av II:ans och III:ans var inte helt kurant, så det har jag sysslat med. Man måste använda 2 kopplingskeman samtidigt! Bromsarna bak har helrenoverats då cylinderpackningarna var gamla och läck. Tre extra instrument i runda plastkonsoler fanns i bilen. Jag har istället byggt en mittkonsol där nu oljetryck, laddning och klocka kan avläsas.

Efter de första milen med bilen tyckte jag att den "neg" en aning ojämnt bak, så för inte så länge sedan bytte jag samtliga stötdämpare och satte då dit gasdämpare typ rally.

forts. på sid 26

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Vykort

Det är definitivt första gången som det kommer till min kännedom att en Sonett syntts på ett vykort, till på köpet svenskt. Dessutom är det en av våra utländska medlemmar, Axel Boey i Belgien vilken upptäckt det, men det är kanske naturligt, vi köper kanske inte så mycket svenska vykort.

Vyn är Hamngatan i Stockholm, kortet är taget från bron på Malmskillnadsgatan och i korsningen Hamngatan/Regeringsgatan på bilden kan man, med god vilja och ett förstoringsglas upptäcka en gul Sonett II, förmodligen V4.

Då jag betvivlar att fotografen stått och väntat på att just en Sonett skulle dyka upp där, för då får man vänta, så är det verkligen ödet som gjort att fotografen Dino Sassi knäppt just i det ögonblick en Sonett passerar! Vems Sonett är det förresten?

Autoweek

Lennart Jarenbäck har återigen skickat ett antal sidor med Saabanknytning, varav en med Sonettanknytning:

I nummer 23 från augusti 1993 har man bland annat Saabmaterial (nya Saab 900, Saab 92, Saab 9000 Aero också en sida som handlar om Saab-muséet i Trollhättan. Den är skriven av John Matras och honom har vi citerat förut i Sonettvärlden, så han har

säkert ett extra Saabintresse.

John nämner att man bland alla andra museibilar hittar två av de sex Saab Sonett Super Sports (Sonett I) som producerats, dessutom förstås produktionssonetterna II och III. Därutöver omnämns de två prototyperna Catherinan och MFI 13. "Båda prototyperna producerades som designstudier för 60-talets Saab sportbilar. Olyckligtvis vann den senare."

Personligen håller jag inte med, även om Catherinan har sina fördelar med till exempel det avtagbara taket, men gudskelov är smaken olika.

Svenska Dagbladet

I nummer 3/93 av Sonettvärlden nämnde vi att Svenska Dagbladet hade en helsida med en exposé över nästan alla bilmodeller som tillverkats av Saab och Volvo genom åren.

I september hade man en separat annons om detta då man har tryckt upp denna sida som en affisch i 4-färg med formatet 70x100 cm och som kanske fortfarande finns att köpa direkt i deras Kundtjänst. (Pris 50 eller 60 kr beroende på om man är prenumerant eller inte) Varför nämner jag nu detta förutom att några av er kanske vill skaffa affischen? Jo, annonsen var illustrerad med en enda bil av alla de som var på affischen, nämligen en tidig Sonett II med blinkers på sidan och huvlås! Då annonsen

var ganska stor bör Sonetten ha väckt uppmärksamhet, vilket förstås alltid är glädjande.

Saabines Nachrichten

Om jag inte nämnt det förut, så gör jag det nu. Ordföranden i den tyska Saabklubben har översatt Björn Karlströms artikelserie så att även de tyska medlemmarna kan ta del av den intressanta historiken. I nummer 3/93 fortsätter den och det är kul att artikelserien som först publicerades i Sonettvärlden även internationellt röner ett sådant intresse.

Sollentunamässan

Denna mässa är förvisso ingen tidsskrift, men i samband med att man i slutet av oktober höll den sedvanliga bilmässan där publicerades även en utställningskatalog. Då jag själv, för andra året i rad, ställde ut min Sonett V4 där, var förstås även min bil med i katalogen bland alla andra "godingar".

Har Du en bilmässa i Din närhet, försök att ställa upp med Din Sonett då man alltid vid ett sådant tillfälle gör fin PR både för modellen och indirekt även för Club Sonett Sweden. Jag brukar ha med information om klubben och jag vet att en sådan mässa, som direkt riktar sig till en allmänhet som är intresserad av samlarfordon brukar resultera i några nya medlemmar. Ja förra året resulterade det faktiskt i en artikel och bilder på Sonetten i Aktuell Rapport!

Oldtimer Markt

Lennart Jarenbäck har sänt mig ytterligare ett bidrag: Den tyska bildtid-

ningen Oldtimer Markt hade ett specialnummer 13, 1993/94 där man bland annat utförligt beskrev de olika samlarfordonens värde. Dessutom visas bilder på olika 96-varianter och en Sonett II från 1967.

Vi citerar ur Lennarts brev: "Tabellen visar att i Tyskland kan man få ganska bra betalt för en Sonett II ända ner till tillstånd 5, dvs. skrot. När så D-marken står i mer än 5 svenska kronor vore det kanske lockande för svenska Sonettägare att sälja i Tyskland, eller omvänt för penningstarka utländska köpare att finna fina Sonetter i Sverige. De senaste månadernas Classic Motor - Signalhornet har haft flera annonser över Sonetter till salu, vilket visar en ökad rörlighet på marknaden."

Vilka värden nämns då, allt i DM? - För en Sonett II i yppersta skick, grupp 1, 36200 ner till grupp 5, renoveringsobjekt 6300. En Sonett II V4 pendlar mellan grupp 1, 35000 till grupp 5, 6100 och en Sonett III grupp 1, 30600 till grupp 5, 5200. Men sedan är det ju en annan sak vad man får ut i verkligheten, det handlar förstås om bilar som är införtullade och med alla papper klara för försäljning i Tyskland.

European Car

Hans Eklund är i skrivande stund i USA och givetvis håller han ögonen öppna för tidningar med Saab- och Sonett material. Han har försett mig med en artikel från tidningen European Cars novembernummer 1993. Den handlar om den nya Saab 900 och som så ofta i liknande artiklar vill gär-

na journalisten, i detta fall Len Frank, även ge en tillbakablick på Saabs historia. Om 96:an säger han bland annat att den producerades fram till 1980, med sina spinoffer 95 herrgårdsvagn och 97 Sonett sportkupé.

En helsida handlar om Saabs museum, som får beröm. Bland annat visas en bild på den vita Sonett Super Sport som först visades på Stockholms Bilsalong 1956. Han nämner att monocoqueramen av aluminium täcktes av glasfiber. Han tycker också att den borde ha producerats i

större antal än de sex som gjordes medan han var glad över att en av de andra Sonettprototyperna, förmodligen menar han Catherinan, aldrig kom i produktion. Även en detaljbild på en Sonett II och en Sonett III visas och han nämner att totalt 10219 stycken producerades.

-Slutligen, hör av Dig till mig så fort Du ser eller hör något som har med Sonetter att göra i något media, det är Du som kan göra den här spalten komplett!

forts. från sid 23

Den blev en helt ny bil att köra! Visserligen blev den stötigare, men vilken väghållning!

Växellådan läckte en del, framförallt efter lite längre turer. Jag upptäckte att det berodde på övertryck när den blev varm och att oljan då pressades ut genom packboxar och tätningar. Problemet är nu löst genom en annan påfyllningsplugg som försetts med en ansluten slang som slutar med ett litet filter uppe vid bromsoljebehållaren. Ett tips för andra med samma problem?

Lite kosmetik har det också blivit. Ett spräckt blinkersglas bak har bytts (tack Hasse Eklund för hjälpen!) Nya fälgemblem och registreringskyltar "piffar" också upp.

Vad finns då mer att göra? Inte så väldigt mycket förutom att bevara bilen som den är. Jag har inga som helst planer på att försöka få den tillbaka i sitt ursprungliga skick. Det fanns antagligen en anledning och en

idé när ombyggnaden gjordes och jag tycker det känns riktigt att behålla den i sitt nuvarande utseende. "Gammelbilar" som denna skall dessutom inte bara tittas på; de skall upplevas inifrån på de krokiga vägar de var avsedda för!

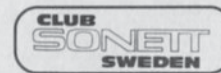
Mindre saker kommer givetvis att göras. Så till exempel söker jag efter en gaspedal. Den har tagits bort vid något tillfälle. Det är inte vidare bekvämt att bara ha den lilla rullen kvar. Klädseln på det överbyggda bagageutrymmet har blivit skör och blekt med åren. Det är något som får åtgärdas så småningom.

Det vore som sagt spännande att veta mer om bilen historia. Mina brev försök har till dags datum inte gett mig så mycket.

Om Du som läser detta har något att berätta om min bil, är jag givetvis väldigt glad för brev eller telefonsamtal. Adressen finns i matrikeln men telefonnumret som är 0435-34343 har ramlat bort. □



SÄLJES



KÖPES



Säljes

Då vi ska flytta till USA är min

Sonett III, 1972

till salu. Färgen är orange med svart vinyltak och bilen har bara gått 4358 mil. Den har en intressant historia då den varit en utställningsbil på såväl New York Expo 1972 som i Norge och Holland. Bilen är fortfarande i utställningsskick och jag vill gärna att bilen stannar kvar i Sverige, kanske hos någon som har anknytning till Saab.

Samtliga kontrollbesiktningsprotokoll finns samt alla handlingar rörande bilens historia. Pris 89500:-, rimligt för en sådan unik bil.

Kontakta: Nevy Clark, Lövhagens Gård, 179 75 Stenhamra.

Tel. 08-56024642, fax 08-56024641

Säljes

Original poster av 1973 Sonett III (1,2 X 0,7 m) i perfekt skick

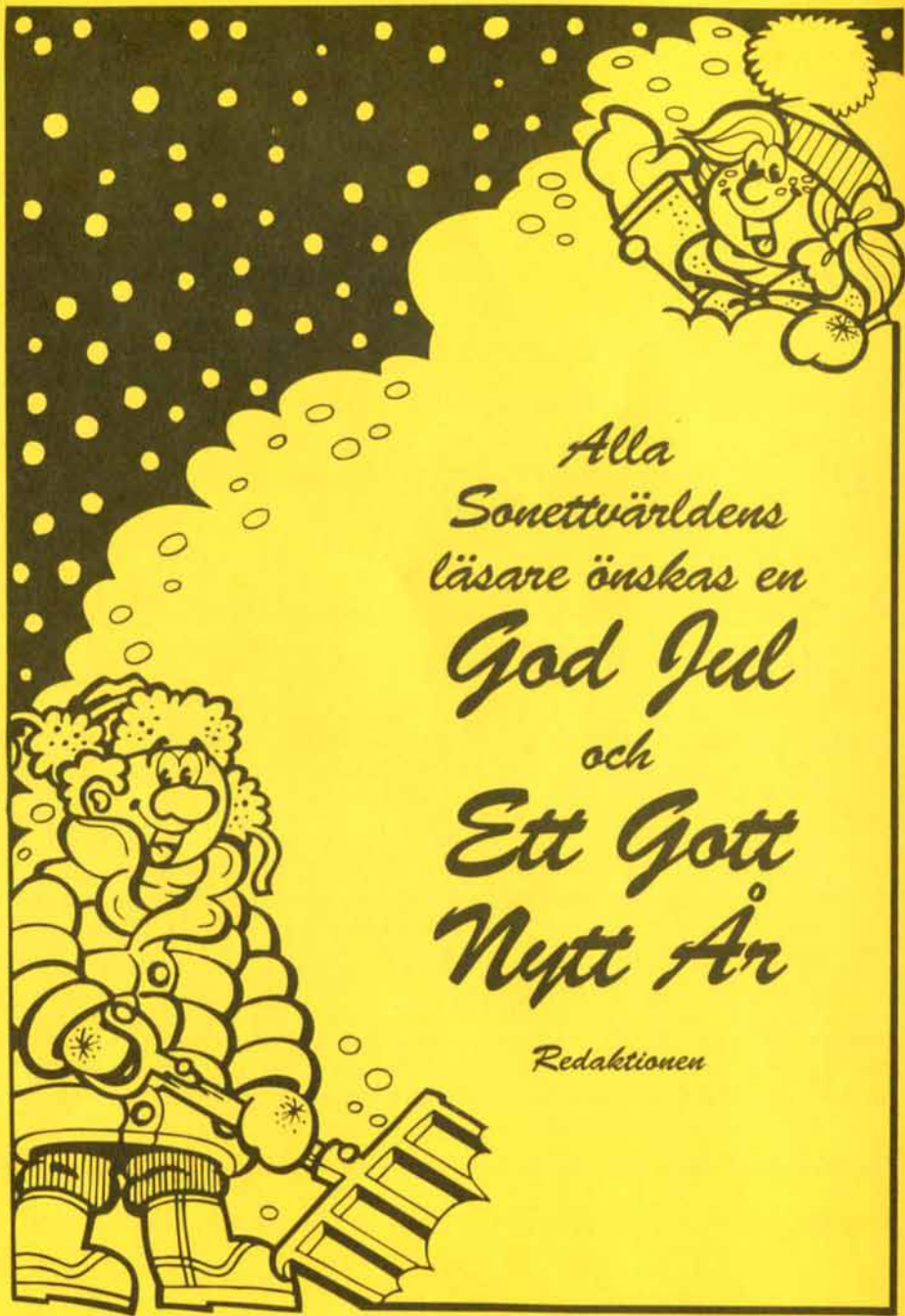
Pris 600:- inklusive postavgifter.

Tel. +32-2-268 43 97 Fax +32-2-718 15 72 Att: Axel Boey, Belgien.

Köpes

Svart vinylklädsel till stolkuddarna på Sonett V4 1969.

Jürgen Quetting, Wellinghofer Amtsstrasse 5 D-44265 Dortmund Tyskland



*Alla
Sonettvärldens
läsare önskas en
God Jul
och
Ett Gott
Nytt År*

Redaktionen