

SONETT

världen

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —



*Köp Sonettklubbens
egendesignade klocka!
Se sidan 27*

*Byggmodell av
Sonett III
Se sid 20*



- Saabfestivalen
- Sonettracing med turbo
- Vårträffen i Ånnaboda
- Årsmötet

3
1994

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Så är då sommarens säsong slut.

Vi kan se tillbaka på en härlig Sonettsäsong med riktigt fint sommarväder. Vårt vårmöte i Annaboda i maj hade en bra uppslutning och förutom omröstningen om finaste Sonett och knepiga tipsfrågor kunde vi även se många andra fordon och märken då ett flertal klubbar var representerade. Givetvis finner Du en separat artikel om mötet i detta nummer av Sonettvärlden.

Den andra begivenheten var förstås Saabfestivalen i Trollhättan 16-17 juli. Även det var mycket lyckat och man fann det mesta i Saabväg, alltifrån Saab 92 till Sonett, från modellsaabar till Viggen. Mer om festivalen i tidningen!

Givetvis har även Hasse Eklund tävlat vidare. Även det kan Du läsa mer om i tidningen, det vet vi att många har intresse av.

Till och med statsmakterna börjar få upp ögonen för vår hobby. Vid regeringens sammanträde den 27 april så togs beslutet om skattebefrielse för motorfordon som är 30 år gamla. Den rullande gränsen gäller från 1 juli i år, men blir först aktuell för vår del 1996, om vi undantar Sonett I. MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet och där framförallt Björn-Eric Lindh har drivit denna fråga sedan länge och MHRF har även varit en tung remissinstans i detta ärende. Det tackar vi och alla andra motorklubbar för! Nu väntar jag bara på, att någon regering lägger över all fordonsskatt för alla fordon på bensinpriset, vilket ju skulle innebära att även de med fordon äldre än 30 år indirekt får betala fordonsskatten igen....

Vi hörs i nästa nummer

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

Mats Persson, 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

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 60 Ljungsbro
013-631 67

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

OMSLAGSBILD:

Den nya klockan som Sonettklubben tagit fram för klubbens medlemmar, samt den byggmodell av Sonett III som du kan bygga själv, köp dem!

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i mitten av december

Sista inlämningsdatum för manusskript och annonser 31 okt.

Årsmötet 1994.

Jan-David Skavén



Så var det dags igen, att hålla ett årsmöte i Club Sonett Sweden. Det är inte klokt vad året (åren?) gått fort, det kändes inte speciellt länge sedan vi höll årsmötet 1993 i Siljansnäs i Dalarna. Men nu var vi i Södertälje, närmare bestämt i en hörsal vid Scania muséet inne på fabriksområdet.

Som ni vet är det en massa fasta punkter som ska gås igenom på årsmötet. Det ska väljas ordförande och protokollförare, justeringsmän och förstas ledamöter till styrelsen. Om vi börjar med det sistnämnda så omvaldes alla ledamöter i styrelsen förutom vår sekreterare Michael Pettersson, som bett att få avgå, bland annat för att han ska påbörja en ettårs FN-tjänst i Mellersta Östern i höst. Då han inte hade möjlighet att närvara vid årsmötet ska jag passa på att här tacka honom för de goda insatser han gjort i styrelsen. Ni finner alla namnen på styrelsen på sidan tre i Sonettvärlden.

Istället valdes Mats Phersson in i styrelsen som ny sekreterare och då jag vet att Mats har en gedigen föreningsfarenhet från Östgöta bilklubb så är jag övertygad om att han kommer att göra ett gott jobb. Överhuvudtaget tycker jag att det fungerar fint på alla platser i styrelsen för närvarande!

Såväl verksamhetsberättelsen, revisionsberättelsen som den ekonomiska rapporten delades ut till delta-

garna och styrelsen gavs ansvarsfrihet för 1993.

Inger Wennberg kvarstår som revisor medan vår "gamle" kassör Göran Sundin valdes till revisorssuppleant och därmed har vi kompetenta personer på de posterna också. Till valberedning omvaldes Claes Jartoft och nyvaldes Rolf Gauffin.

Årsavgift 1995.

När det gäller årsavgift för 1995 så beslutade årsmötet följande: Årsavgiften kvarstår på nuvarande 125:- men inbetalningskortet sänds ut med nummer 4/94 av Sonettvärlden istället för 1/95. Anledningen är att vi vill ha in medlemsavgifterna tidigare än hittills. Medan majoriteten sköter sig bra så är det en del som drar väl länge med betalningarna. Därför ska medlemsavgiften för 1995 vara betald före årsmötet 1995, vilket ju också är formellt riktigt då man annars inte har rätt att delta på årsmötet. Medlemsförteckningen för 1995 kommer att publiceras i den Sonettvärld som kommer ut efter årsmötet. Fördelen

Verksamhetsberättelse Club Sonett Sweden 1993

Klubbens aktiviteter och verksamhet har kunnat tas del av samtliga betalande medlemmar då aktiviteterna har presenterats och kommenterats i klubbtidningen Sonettvärlden. Klubben har under 1993 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 köpt en begagnad Macintosh SE till chefredaktören vilket underlättar och säkerställer produktionen. Dessutom har ny programvara införskaffats liksom en separat hårddisk för layoutdelen av tidningsproduktionen.

- Club Sonett Sweden var representerat på den Internationella Saabträffen i Lillehammer i Norge i maj 1993. Givande kontakter med Saabintresserade från ett antal länder knöts och mötet resulterade även i ett antal nya medlemmar i Club Sonett Sweden.

- Årsmötet 1993 samt klubbens traditionella vårmöte slogs ihop och hölls i Siljansnäs i Dalarna. Deltagarantalet hade kunnat vara bättre, men de som var där uppskattade arrangemanget.

- Club Sonett Sweden har under året fortsatt att sälja reservdelar till medlemmarna. En viss nyproduktion av reservdelar och presentartiklar har initierats under 1993. Lagret ligger fysiskt i Linköping, varifrån hanteringen sköts. Initiativ har tagits för att fortsatt säkerställa reservdelstillgången och även förbättra klubbens kunskap om alternativa delar och tekniska fakta som rör Sonetten.

- De två försäkringsvarianter vi har hos MHRF/Folksam respektive Skandia har väl mött de skiftande kraven hos våra medlemmar. Genom MHRF/Folksam har Club Sonett Sweden till och med kunnat erbjuda sänkta försäkringspremier. Det avtal som slöts med Skandia 1992-12-01 har förlängts automatiskt och är uppskattat hos de av våra medlemmar som använder sina Sonetter som bruksbilar.

- Medlemsantalet låg 1993-12-31 på 326 stycken vilket är en glädjande ökning. Av dessa var 24 gratismedlemmar, typ andra klubbar och biltidningar.

- Styrelsen har hållit tre protokollförda sammanträden under året samt haft ett antal informella kontakter.

För styrelsen

Stockholm 1994-02-02

Jan-David Skavén

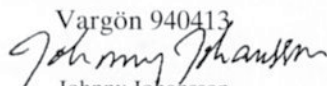
Jan-David Skavén
Ordförande

Årsrapport Club Sonett Sweden

Resultatredovisning 931231

Ej betalande medlemmar:	24 st.
Nya medlemmar:	36 st.
Totalt antal medlemmar:	326 st.
Ingående saldo 930101:	36.203,73
Utgående saldo 931231:	41.455,98
Inkomster 1993:	60.494,55
Utgifter 1993:	55.242,30
Inkomster	
Medlemsavgifter:	36.201,16
Reservdelar:	21.177,52
Diverse:	<u>3.115,87</u>
Totalt:	60.494,55
Utgifter	
Reservdelar:	9.258,80
Tygmärken:	3.102,50
Verkstadshandböcker:	1.260,00
Försäkring:	2.325,00
Datorer:	10.025,00
Datainspektionen:	435,00
Medlemsmöte:	4.049,50
Reseersättningar:	7.865,00
Styrelsemöten:	7.192,00
Medlemsavgift, MHRF:	3.633,00
Sonettvärlden, 4 nr.:	1.300,00
Porto, telefon, etiketter:	2.819,50
Postgiroblanketter:	472,00
Diverse:	<u>1.495,00</u>
Totalt:	55.242,30

Värdet av reservdelslagret är vid årets slut beräknat till 275.000:- kr.

Vargön 940413

Johnny Johansson,
kassör

Revisionsberättelse kalenderåret 1993

Undertecknad, som av årsmötet utsetts att granska Club Sonett Swedens räkenskaper och klubbens förvaltning för kalenderåret 1993, får härmed lämna följande berättelse.

Jag har på sedvanligt sätt tagit del av räkenskaper och övriga handlingar, som ger upplysning om klubbens verksamhet och ekonomi. Då jag ej funnit anledning till anmärkning föreslår jag årsmötet

att fastställa kassaomslutningen per 19931231 till fyrtioettusenfyrahundra-femtiofem (41 455) kr 98 öre

och att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Stockholm den 27 mars 1994


Inger Wennberg

är då att vi har en mer aktuell medlemsförteckning.

Under punkten ordet fritt, pratades det mest reservdelar och det är ju ett tema som man kan uppehålla sig vid hur länge som helst. Därför föreslog Rolf Gauffin att man i anslutning till nästa årsmöte skulle kunna ha en fast punkt efter årsmötet som bara skulle handla om reservdelar och det ska väl inte vara omöjligt att genomföra.

Scaniamuséet var klart sevärd.

Vi hade nu kommit till den sista punkten på årsmötet nämligen dess avslutande. Men det var inte helt slut med det. Scania med hjälp av dess informationschef Göran Ekstedt visade nämligen en mycket informativ och sevärd film om såväl tidigare som nuvarande produktion. Därefter bjöd Scania på kaffe med tilltugg och sedan hade man engagerat en mycket

erfaren och kunnig guide som visade oss runt i Marcus Wallenberghallen där man har en mycket fin samling av vad Scania och innan dess Scania Vabis producerat.

Visste ni till exempel att man tidigare producerat järnvägsvagnar, motordressiner, delar till stridsvagnar, cyklar, motorcyklar, bilar och båt-samt flygmotorer? Ja och så förstås lastbilar och bussar. Utvecklingen har verkligen gått med stormsteg, om inte förr så inser man det när man jämför en gammal och en ny lastbil. Men redan på 20-talet klarade man av att producera fyrehjulsdrivna lastbilar, så en del "nymodigheter" är inte så nya. Det här muséet ligger inne på fabriksområdet, så det är normalt inte så lätt få tillgång till det. Desto större tack vill vi rikta till Scania att vi fick möjlighet att hålla vårt årsmöte hos dem!

Presentation av klubbens nya sekreterare Mats Phersson

Erland Johansson

Mats är liksom vår förre sekreterare Michael Petersson bosatt i Ljungsbro några mil utanför Linköping. Han har familj, fru och tre barn. Är småföretagare i byggbranschen.

Mats äger en Sonett III-74 som han importerat från Tyskland (se artikel i Sonettvärlden nr. 3/89). Han är inte den typen som ligger för jämnan i garaget och mekar utan är hellre ute och kör (när han har tid) och det fort, han har nämligen ett förflutet som rallyförare.

Mats har också andra intressen än Saab, har bland annat cyklat Vättern-rundan ett antal gånger och kan gå upp klockan fyra på morgonen för att åka iväg och titta på ugglor eller någon annan intressant fågel (hummm).

Saabintresset kommer enligt honom själv från mig, Erland Johansson, när jag för snart 20 år sedan sålde min kortnos 96:a till Mats. Saab 96:an rallyutrustades och vi körde en del bil-O och rallytävlingar med den och därmed var Saabintresset rotat. Efter några års uppehåll i rallyåkandet köpte vi en Saab V4 och tog upp ral-



Mats Phersson, klubbens nya sekreterare

lykarriären på nytt. 1985 slutade vi åka rally och sålde V4:an, Mats hade då B-förarlicens.

Rallyåkandet hade upphört men Saabintresset fanns fortfarande kvar. Då började en period i bilhobbyn när Mats köpte Saab 92, 95 och sport men drömmen var en SONETT och den drömmen förverkligades våren 1988. Mats har även ett förflutet som ordförande i Östgöta Saabklubb, klubben som kanske gjort sig mest känd som arrangör av den årliga Saabmarknaden.

Jag får till sist önska Mats lycka till med sitt nya uppdrag som klubbens sekreterare! □

Vårträffen i Annaboda 1994

Jan-David Skavén

Vårträffen i Club Sonett Sweden närmade sig med stormsteg. Det var inte så många som hade anmält sig innan, så vår klubbmästare Åke Olsson var lite bekymrad. Vi har ju inte någon mer egen träff i år så vi ville förstås se så många som möjligt på mötet. Egen förresten, egentligen hängde vi på den stora träffen Classic Motor Jubileumsfestival i Annaboda i närheten av Örebro. Nå, nu hade vi äntligen kommit fram till datumet 21 maj.



Den charmiga ånglastbilen från Rubens Maskinhistoriska Samlingar gladda alla i sin omgivning, här passerar den en del av de Sonetter som kom till Annaboda.

Färden dit gick utan problem från Stockholm, det blev lite drygt 20 mil men det är ju ingenting för en Sonett. Nog tycker jag att den bullrar mer och mer för varje år som går, men det är nog så, att den alltid varit en något

oisolerad bil medan vardagsbilarna blir tystare och tystare. När vi kom fram var det redan ett antal Sonetter där, förutom en massa andra samlarfordon. De flesta möten, såväl helt egna som de där det finns andra bil-



Den klassiska prisbilden i omröstningen om finaste Sonett 1994. I år blev det Johnny Johansson, Mats Ekman och Tomas Gustavsson som vann bucklorna.

märken representerade har ju sin charm. Är man inte märkes- eller modellfanatiker kan det vara ganska kul att se allt från gamla Amazoner till Jaguar, från Ford Thunderbird till De Soto. För att inte tala om den härliga ångdrivna lastbil som Rubens Maskinhistoriska Samlingar tuffade omkring med, den var verkligen både sevärd och ovanlig.

Bilarna var fina, marknaden en pina.

De flesta av oss gick runt och tittade på de hundratals bilar som hade samlats. Vad jag möjligen saknade var de riktigt gamla bilarna, merparten var från 50-talet och framåt. Vad jag däremot hade kunnat vara utan var de marknadsstånd som fanns på en speciell del av området. Oerhört mycket skräp som inte ens hade an-

knytning till hobbyn utan det var allt från serietidningar till gamla vaser, från godis till T-shirts. Visst fanns det gamla bildelar, men som vanligt hittar man inget till Sonetten och det var nog inte så många som gjorde andra fynd där heller.

Nå, vid tvåtiden samlades medlemmarna i Club Sonett Sweden med anhängare/vänner för att genomföra den traditionella omröstningen om finaste Sonett 1994. Det visade sig, att vi nu hade hunnit bli 15 bilar och totalt dryga 30-talet personer (alla hade inte möjlighet att komma med sin Sonett) och det får man nog vara nöjd med. Det kan ju vara knepigt nog att rösta, men för att riktigt anstränga de grå cellerna fick också alla som ville svara på 12 frågor med Sonettanknytning. Allt underlag var taget ur Björn Svallners bok, Alla Saabs Sportbilar, men de var uppenbarligen inte så lätta och det var ju inte meningen heller! Eller vet ni när det var det enda året som Sonetten såldes med en "California Burgundy" färg? 1973, 1969 eller 1972. Rätt svar var 1973, men det hade ni väl redan tänkt?! En annan fråga som inte var helt lätt var t.ex. var den första Sonett I byggdes. Osaka, Åsaka eller Katrieholm? Rätt svar var Åsaka, så slipper ni ligga sömnlösa och grunna på det.

Spänningen var olidlig

Nu var det dags att ta en välbehövlig paus, med andra ord gå till restaurangen där Club Sonett Sweden bjöd på kaffe och bakelse. Givetvis var det också dags att avslöja vem som hade

vunnit. Tipstävlingen var stenhård, fyra stycken hamnade på 9 rätt och efter lottdragning stod Johnny Johansson, Trollhättan som glad vinnare. På andra plats kom Bertil Maunnen, Örebro och han såg inte heller direkt missnöjd ut. På tredje respektive fjärde plats kom Thomas och Lena Lönnermo, Vintrosa. De hade faktiskt inte plankat av varandra utan hade lyckats med konststycket att placera sig så väl och på samma poäng trots att de svarat rätt på olika frågor. Priserna var olika böcker med Saabanknytning.

Höjdpunkten i en Sonettägares liv är förstås att vinna omröstningen om finaste Sonett. I år gick bucklan, vandringspriset och inte minst äran till, ja just det, Johnny Johansson, Trollhättan med sin mycket ombyggda och djärvt färgsatta Sonett III. Storslam med andra ord! Att skriva att han såg överraskad ut när hans namn nämndes är inte att överdriva. Kul också att en Sonett III vann, det var

länges sedan sist. På andra plats kom Mats Ekman, Heby med en mycket fint renoverad och trimmad Sonett V4. Även den var ganska ombyggd med bland annat golvväxelspak och instrument från en Sonett III. På tredje plats kom Tomas Gustavsson, Vimmerby med sin vackert röda Sonett III. Det var den bil av vinnarna som mest höll sig till originalsicket, men det var uppenbarligen inte något som de röstande tyckte var viktigt i år. Eftersom vi med flit inte satt upp några regler så är det helt upp till de röstande att bedöma vad man tycker är utslagsgivande.

Vårt eget möte var nu över, men det fanns fortfarande en hel del bilgodis kvar att titta på i det omväxlande vädret, vi hade både regn och sol. Efter ett tag var man dock mätt på både bilar och marknadsnasare och det var dags att åka hem efter ett lyckat vårmöte med godkänd uppslutning där vi som var där hade ett par givande timmar. □

Kommer ni ihåg...

en film som sändes på TV i början av 70-talet. I filmen medverkade Lee Hazelwood och Lill Lindfors, de åkte omkring i en Sonett III och sjöng dåtidens topplåtar. Jag är inte helt säker på att det var Lill, men efter ett samtal med Siv Malmqvist kom vi fram till att det måste vara Lill som sjöng ihop med Lee! Filmen var vad jag minns rena reklamfilmen för Saab Sonett, man körde omkring i vackra svenska sommarlandskap på fina slingrande vägar i en grön Sonett III.

Finns det någon av tidningens läsare som kommer ihåg filmen?

Kan vi på något vis få tag i filmen för klubbens räkning?

Har du någon idé, så hör av dej till **Berndt Eliasson tel. 019-45 10 13**

Saab-Festivalen 1994

Jan-David Skavén

Ja, så var det dags igen, en ny Saab-Festival i Trollhättan! Den förra 1992 var ju lyckad, så det var klart att man ville försöka göra något liknande igen. Festivalen arrangerades av Saab, Svenska Saabregistret och tidningen BilSport. Ryktet hade gått att 170 olika Saabbilar var anmälda, så nog fanns det något att se fram emot. Man kan ju inte direkt klaga på värdet den här sommaren, om man inte är lantbrukare förstås, och det var också perfekt den helg, 16-17 juli man arrangerade festivalen. Inte så där smällhett som det varit vissa dagar, då är det bara jobbigt att köra dit och hem utan så där svenskt lagom...

Alla bilarna samlades på förmiddagen den 16 på Saabs provbana på fabriksområdet i Trollhättan. Det var en härlig syn att se alla Sonetterna

samlas. Räknade jag rätt såg jag 1 Sonett I, 1 Sonett II, 6 Sonett V4, 16 Sonett III samt Hasse Eklunds ombyggda tävlingssonett med Sonett

Gösta Jakfors med sin läckra Sonett I, chassienummer 3, från 1956. Den vill vi se oftare i fortsättningen!



V4 kaross. Vidare rullade det in 92:or, 93:or, 96:or och 99:or. Samt custombilarna, de ombyggda Saabar som man i bästa (sämsta?) fall kan se vad de varit från början. Dessutom passade förstås Saab på att visa upp hela sitt modellprogram med den nya 900:an i olika varianter i förgrunden. Den nya 900 caben är inte så tokig med sina fina linjer, men än så länge tycker jag nog den gamla 900-caben har mer charm.

Den bil jag och säkert många med mig höjde lite extra på ögonbrynen för när den kom var en röd Sonett I med chassienummer 3 vilken ägs av Gösta Jakfors i Trollhättan. Då den knappt varit synlig på de dryga 30 år Gösta haft den så har den nästan blivit lite mystisk, något man hört talas om men aldrig sett. Det enda jag visste sedan tidigare var att den varit utställd ett par år i Saabmuséet i Nystad i Finland. Det var också där den lackades om och Gösta håller nu allteftersom på att renovera bilen, som redan är mycket fin.

"Jag har inte haft tid att ställa i ordning bilen tidigare, sade Gösta Jakfors. Arbetet och familjen har fått ta sin tid. Men nu lovar jag att köra min unika Saab Sonett oftare". Det är min förhoppning, att Gösta själv så småningom ska berätta i Sonettvärlden om sin unika bil. Det är ju faktiskt bara en privatperson till, i Kalifornien, som har en ursprunglig Sonett I, de övriga fungerande ägs av Saab.

Saab bilshow!

En del av er har kanske sett en video med Saab 9000 där fyra bilar



Erik Carlsson är som alltid tjänstvillig med att skriva autografer. I bakgrunden ser vi även Pelle Rudh, chef för Saab-muséet.

åker fort genom koner, tätt efter varandra. Eller hoppar över en stillastående bil. Eller åker på 2 hjul. Videon var bra, men jag lovar, det är inget mot att se dessa fyra oerhört kompetenta förare utföra det i verkligheten! Programmet var nu dessutom vidareutvecklat med flera varianter och jag tror nog att *alla* som såg det uppskattade showen.

Dags att testa vad de går för!

Med det menar jag faktiskt inte Saabs uppvisningsförare utan vi själva med våra olika modeller. Det var nämligen dags för oss, modellvis, att testa

Saabs provbana, som både är kurvig och har en klassisk, doserad velodromkurva. Först ut var 92:orna. Det gick kanske inte så fort, men ljudet och synen var härliga att uppleva. Så småningom var det dags för Sonetterna. Alla klasserna hade en officiell maxgräns på 100 km/tim, men det är inte så lätt att hinna titta på hastighetsmätaren när man ska försöka hitta rätt spår i kurvorna och hålla utkik efter alla andra bilar runt en....

Ja, inte bara bilar förresten. Samtidigt och alldeles i närheten hade man också för säkerhets skull en flyguppvisning med allt från Draken, Viggen, Spitfire, Saab 340 till Tiger Mouth. Samt en del gamla andra historiska flygplan. Det innebar att man förutom att beundra Saabbilarna som körde på testbanan även kunde lyfta blicken och beundra flyguppvisningen. Men det innebar också att när vi själva körde våra rundor med Sonetten så var det bl.a. en Vigen som strök tätt över oss, åtminstone kändes (läs hördes) det så. Den fick till och med Sonetten att verka tyst....

Någon JAS fick vi dock aldrig se, de har väl fullt upp med att testa klart planet.

Så småningom körde även tävlingssaabarna och det var faktiskt första gången som jag själv såg Hasse Eklund köra på bana. Det gick undan, och fortare lär det gå när det är tävling. Även den allestädes närvarande och alltid lika vänliga Erik Carlsson körde en Formula Junior, bland annat som han körde denna dag. En sak kommer dock den mannen aldrig att lära sig och det är att

lyfta på gaspedalfoten... Men köra kan han, fast det har han ju visat förut vid ett otal tillfällen.

Någon speciell kvällsaktivitet arrangerades inte denna gång, det var upp till var och en att hitta på något. Ett alternativ var att bese Trollhättefallen då det denna helg var Fallens Dagar, så vid olika tillfällen släpptes vattnet på.

Bedömningen var ej lätt men rätt!

Dagen därpå, den 17 juli så får de som vill sina Saabbilar bedömda av juryer och där de finaste bilarna och deras ägare- tilldelas priser. Bilarna bedöms i fyra klasser: bilar med tvåtaktsmotor, med V4-motor, Saab Sonett och ombyggda custombilar. Det är också denna dag som allmänheten kommer för att beundra såväl de utställda bilarna som de som står på Saabmuséet.

Medan juryerna gick runt och bedömde bilarna så gick Trollhätte Radio omkring och intervjuade olika Saabägare. Självt blev jag faktiskt intervjuad två gånger. Första gången ville man höra om Club Sonett Swedens verksamhet och lite om bilarna, när de byggdes, hur många och lite tekniska specifikationer. Den andra gången var lite knepigare. Då ville man höra om en så abstrakt sak som Saabandan. Jag försökte förklara, men det var inte lätt och helst skulle jag velat haft lite betänketid för att bättre kunna gett exempel på vad den innebär. För nog finns den där, men att snabbt ge exempel...! Kul i alla fall för jag tror som alltid att syns och hörs



Här ser vi Torsten Andersson (3:a) Gösta Jakfors (1:a) och Bertil Maununen (2:a) som vann priser i Sonettklassen.

man i olika media så gör man också samtidigt bra reklam för såväl Club Sonett Sweden som modellen Saab Sonett.

Det fanns mycket roligt att gå runt och beundra, inte bara för juryn utan även för oss deltagare. Bland annat fanns det en av två nybyggda replikor av Sonett I. Den var väldigt lik originalet om än inte exakt i varje detalj. Det finns säkert olika meningar om det är rätt att göra replikor av välkända och ovanliga modeller, i alla fall är det ganska vanligt i bilvärlden, tänk bara på alla AC Cobra replikor.

Dessutom är det kul att "snacka Saab" med de andra, för ett sådant här evenemang innehåller även en stor social bit. Folk bor långt ifrån varandra, till och med i olika länder och det är kul att snackas vid när man ses.

Nå hur gick det då i Sonettklassen. Som sagt, juryns val var nog inte lätt men rätt: Gösta Jakfors segrade med sin Sonett I från 1956. Som Torsten Åman i juryn sade: "Med tanke på bilens historia och dess unika original-

skick var det närmast en promenadseger. Gösta Jakfors har till och med kvar det minimala suflettaket i originalskick." Tvåa kom Bertil Maununen med sin Sonett II (vilken gång i ordningen var det som Bertil inhöstade ett pris för sin fina bil?). På tredje plats kom Torsten Andersson i Sävsjö med sin Sonett III, han har heller inte gått lottlös i det förflutna. Som ni ser lyckades även juryn där också Per Alvestig medverkade med konststycket att få med såväl en Sonett I som II och III!

Erik Carlsson-på-taket som ingick i en annan jury uttryckte de kval som varje jury har: "Vi kommer att ha fler ovänner än vänner efter den här dagen. Bilarna är så fina att man egentligen skulle vilja ge pris till alla." Det kan man hålla med om, för det var verkligen många pärlor som kom till Saab-Festivalen. Även arrangörerna har all heder av sin insats och det är säkert många med mig som gärna kommer tillbaka till nästa Saab-Festival 1996! □

Några minnen från Saabs billaboratorium i Trollhättan 1967-68



Lars Fredriksson

Här följer del fyra och sista delen av Lars Fredrikssons minnen från Saabs billaboratorium. I det här avsnittet redogör Lars för huvbulans tillkomst och bullerdämpning. Vi passar samtidigt på att tacka Lars så mycket för hans aetikelserie!

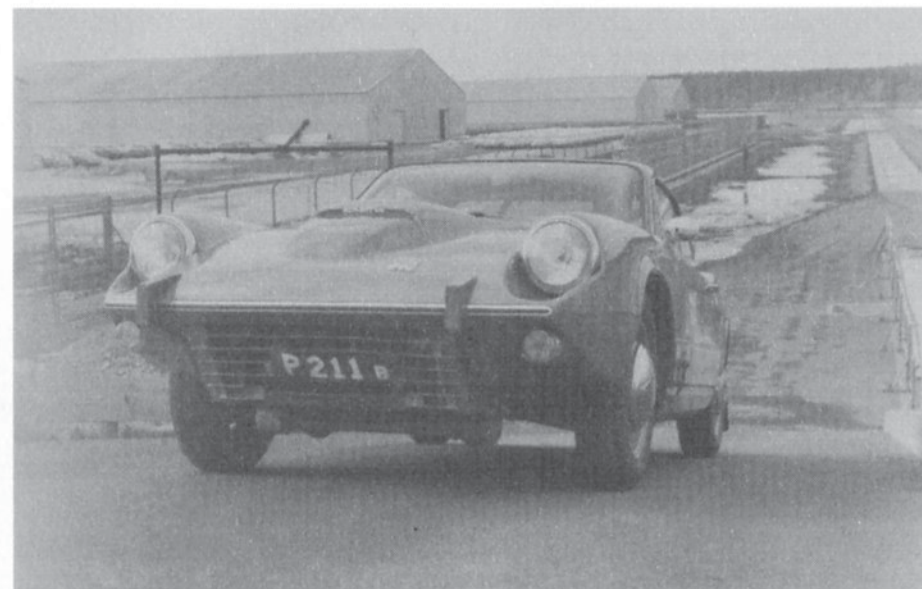
historik

Kanske alla inte vet vad som menas med "sågande gång"? Förmodligen finns idag ett bättre fackuttryck, kanske rentav något lånat från USA. Hur som helst, sågande gång uppstår om man trycker till, lite oförsiktigt, på gasen när man startar från stillastående. Om bilen då reagerar med ett snabbt ryck framåt släpper gasfoten av sin tröghet lite av gaspådraget och om bilen samtidigt är lätt och kompressionen hög uppstår en snabb motorbroms. Den i sin tur gör att hela kroppen och gasfoten lite, men snabbt, far framåt igen och ger ny gas, som i sin tur ger ett nytt ryck framåt, som sedan igen indirekt ger

motorbroms och så är cirkusen igång. Rycken blir större och större och bilen liksom sågar sig fram eller nästan skuttar. Det är "sågande gång" eller skall vi kalla det för "för hög förstärkning i reglerloopen förare - gaspådrag". Den hävs effektivt om man tar bort foten från gaspedalen och börjar om försiktigt.

Faktiskt upplever jag att det ibland finns risk att dämpningen i min del av loopen är för liten och att den sågande gången uppstår. Visst finns tendenserna kvar i min pärla idag, men vad gör väl det när man vet hur man häver rycken?

En annan provresurs som fanns var vattengraven. Provbanan gick ner i en bassäng så att bilen kunde köras till naven i vatten. Vad det nu skulle tjäna till? Jag kom aldrig riktigt underfund



På väg från skakbanan upp mot betongbacken.

med det, men kanske raggarna, som tog sig in på området otillåtet, blev varse vad bassängen användes till. Det sas nämligen att vattnet var hårt saltat för att forcera rostprovning. Om det nu var sant ångrade nog raggarna sitt tilltag att olovligt leka på testbanan och speciellt i saltlaken. Faktiskt känns det nu som om vi svenskar, då och tyvärr fortfarande, ibland kan ägna oss åt hets mot folkgrupp. Just då, mot raggarna i stora amerikanska dollargrin. De borde ju ha upplysts om riskerna. Det vore onekligen kul att veta vilka ansvarsfulla positioner just de där ungdomarna har i samhället idag. Kanske de också åker 9000?

På provbanan fanns också ett häftigt backkrön i betong. Krönet var så spetsigt att magen på Sonetten skra-

pade i. Frigången är ju inte så stor och körde man lite snabbt över lyfte dessutom bakvagnen och främre ljuddämparen tog i betongen i stället. Jag körde över krönet på kul några gånger. Bakvagnslyftet kändes häftigt!

Bulan på V4-ans huv.

Jag har en god vän på jobbet, Lennart Berglund, som är mycket Sonettfrälst utan att äga någon själv, ännu. Han drömmer som så många andra av oss om att äga en tvåtakts Sonett och gör lite spe av min V4 beroende på att han anser att huven inte är speciellt snygg. Bulan stör! Originaldesignen är ju, om man skall ge Lennart rätt, faktiskt utan bulan.

På billabbet hade vi tidvis en bil som var registrerad i Linköping med nr E 156. Den var gråmetallic och an-



Den kamouflerade bulan, svart på silvermetallic.

sågs vara lite extra fin. Bland annat hade den strömlinjeformade backspeglar. Det som var mest anmärkningsvärt var kamouflaget av huven. Huven var delvis matt-svart lackerad i ett försök att dölja bulan. Jag tyckte inte att den doldes. Den svarta ytan snarare framhävde bulan än dolde den, men det såg tuft ut. Jag hade glädjen att köra just den bilen en tid. Jag minns att när jag frågade Kjell Knutsson om den svarta maskeringen sa han att den endast var till för att minska solreflexerna från den blanka huven. Den förklaringen har i varje fall inte jag svalt ännu. Jag upplevde det som en efterkonstruktion, när man upptäckte att bulan inte gick att dölja.

Bulan var för låg på de första av V4-orna. Trots den speciella, platta luftrenaren under slog huven i och bulan fick ökas ytterligare. Kanske beror

det på att bulan blev en del av mitt jobb då vi konverterade 2-takt till V4, att jag nu tycker att V4-ans huv är den snyggaste. Tvåtaktarens ser lite tom ut!

Ljudnivån i kupén

Att åka Sonett är nog inte tänkt att vara speciellt bekvämt. Det får gärna vara lite trångt, hårt och stötigt i en sportvagn. Dessutom kan säkert den höga ljudnivån tolereras. Döv blir man väl ändå förr eller senare och dånar det behöver man inte köra så fort. Det låter ju som om det går av bara den, ändå!

Men trots att jag idag accepterar oljudet har det funnits en tid då jag inte gjorde det. Under mitt år på billabbet försökte jag analysera varifrån en del hårt ljud egentligen kom. Allt kommer inte från motor och avgas-

system. En hel del emanerar från andra källor. Det visade sig nämligen att resonansljud uppstår här och var av stora membran som kommer i svängning och ger ett dovt brummande. Två sådana oljudskällor identifierade jag, men vi gjorde aldrig något för att föra in definitiva åtgärder i bilarna. Mina lösningar var mycket temporära, men kanske kan idéerna fortfarande vara användbara? För det första fann jag att taket i kupén kommer i resonans vid vissa varvtal. Hela sjoket strax över huvudet svänger som den grövsta kyrkorgelpipa. Det fenomenet var lätt fixat. Spänner man en stötta från golv till tak mellan sätterna försvinner mycket av ljudet. Men stötta kan vara opraktisk ibland, speciellt om man vill hålla närmare kontakt med bruden bredvid.

En annan källa till oljud kommer från bagagerummets bottenplåt. Den dånar så skönt, men kan tystas om plåten förstärks med lämpliga järnprofiler på insidan. Plåten blir härigenom tyngre och styvare och följer inte lika

lätt med i motorvarvtalets svängningar. Jag provade även det på billabbet med gott resultat.

När jag för några dagar sedan lyfte bort reservhjulet upptäckte jag att spännanordningen för att hålla hjulet på plats saknades på min Sonett. Med stor säkerhet försvinner en del av brummandet där bak bara genom att spänna fast hjulet hårt och härigenom få en lämplig förspänning på bottenplåten. Förresten, har någon ett sådant spännjärn för mycket, som jag kan överta? 013 - 63216, Lars, är nummer och namn!

På senare tid har jag funderat över om man kunde sätta in en plexiglasskiva mellan bagageutrymmet och kupén för att dämpa ljudet, men det vore nog inte så snyggt. Dessutom skulle det ju göra avkall på kravet att behålla bilen helt i originalutförande. Jag minns att när hustrun och jag på den tiden ibland åkte långt stoppade vi faktiskt bomull i örönen. Idag gör jag inte så. Det skulle vara att förölämpa sporten att inte tåla att höra bullret. □



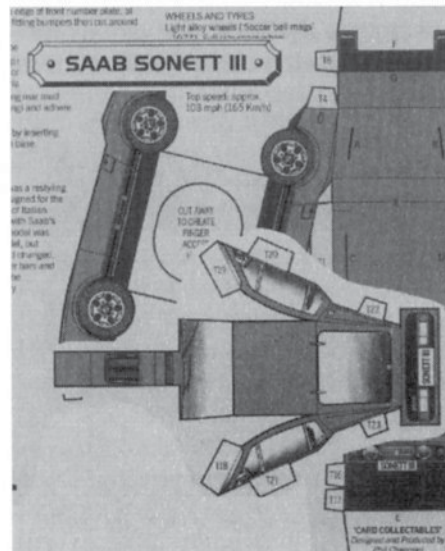
Klipp till, köp en Sonett III!

Jan-David Skavén

Kommer ni ihåg att vi i nummer 4/93 av Sonettvärlden informerade er om att det gick att köpa en pappersmodell av Saab 900? Vi lovade också att informera er om det skulle tillverkas en modell av Sonetten. Sonettvärlden håller sitt löfte och återkommer här med kompletterande information.

Efter visst lobbyarbete vilket inneburit brevkontakter med tillverkaren, P.M. Chapman i Nottingham, Eng-

Ett börsklipp är osäkert, men ett klipp på en Sonett III måste vara en säker investering!



land där vi påpekat, att ska det verkligen vara av intresse för våra medlemmar så ska det vara ett pappersark med en Sonett, så beslöt han sig för att nästa modell efter 900:an fick bli en Sonett III.

Precis som för 900:an så består även pappersmodellen av Sonett III av två ark, ett för basen och ett för modellen, som man sedan skär ut, limmar ihop och ställer bland de andra Sonettmodellerna. Med på arket finns en byggbeskrivning samt en kort historik och en teknisk specifikation om Sonett III, allt på lättfattlig engelska.

Hur köper man den då?

För att underlätta för er så att ni slipper skriva till England och betala i pund så har Club Sonett Sweden köpt in ett antal Sonett III pappersmodeller. Kontakta vår reservdelsförvaltare:

*Erlend Johansson
Sommarvindsvägen 7
582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12 eft. kl. 17.00*

Priset då? Inklusive porto så är priset 50:-/styck! Med tanke på vad modellbilar kostar nu för tiden får man nog anse att priset på denna modell av Sonett III är förmånligt! ☐

Sonett-racing 1994

Hans Eklund

Detta år körs Sonetten i en annan klass, detta på grund av regeländringar i sportvagnsserien. Min bil blev tydligen för snabb för nu skall tvåtaktsmotorer effektberäknas lika som 16 ventilmotorer och det gör att den ej blir konkurrenskraftig. När jag fick reda på dessa regeländringar beslutade jag mig för att bygga om bilen och köra i en annan klass.

Klassen som skulle passa heter MODSPORT (det vill säga modifierade sportbilar) och där får man modifiera nästan helt fritt. Jag bestämde mig för motor och växellåda från gamla 900 turbo (8V, 2,0 l). Framvagn och bromssystem blir "eget". Det fordrades mycket mätande innan man

kunde se om hela motoraggregatet skulle få plats under huven på en "tvåtaktssonett". Det var ju inte bara motor och låda som skulle få plats, det skulle även finnas plats för laddluftkylare, turbo, specialgrenrör, oljekylare, 2 stycken insprutningspumpar samt flottörhus, bränslefilter, ge-

Enl ulv i fårkläder, utanpå ser man nästan inte att Hans Eklunds Sonett är så vass som den är. Fotograf Mattias Persson.



nerator, vattenpump samt alla andra delar för att det skall funka. I denna klass behöver ej bilarna vara besiktade hos bilprovningen och man kör dessutom på omönstrade däck (så kallade slicks). Motståndet i klassen är hårdast tänkbara med bland annat bilar som Ford GT 40, Lola T 70, Porsche V8, Porsche Turbo, MGB V8 samt olika Lotusmodeller.

Kinneulle Ring

Första tävlingen hann jag tyvärr ej deltaga i, då jag inte hann få bilen färdig i tid. Det var mycket mera tidsödande än vad jag kunna beräkna. När bilen äntligen var färdigbyggd så var det massor med jobb att justera allting, bland annat bränsleinsprutning (Kügelfischer), kylsystem som ville överhettas, avgassystemet fick byggas om tre gånger (problem med ljudnivån, det är ju väldigt hårda krav på bullernivån).

Falkenberg

Bilen blev precis körbar till tävling två som var på Falkenbergsbanan, men den var bara körd 1 km på landsväg så det blev till att köra in motor och växellåda under tävlingen. Jag tog det så försiktigt så att jag kom bland dom sista i klassen, men bilen kändes bra att köra och det lovar ju gott för framtiden, men jag räknar med att det blir mycket justerande överallt innan allt funkar perfekt.

Kinneulle Ring

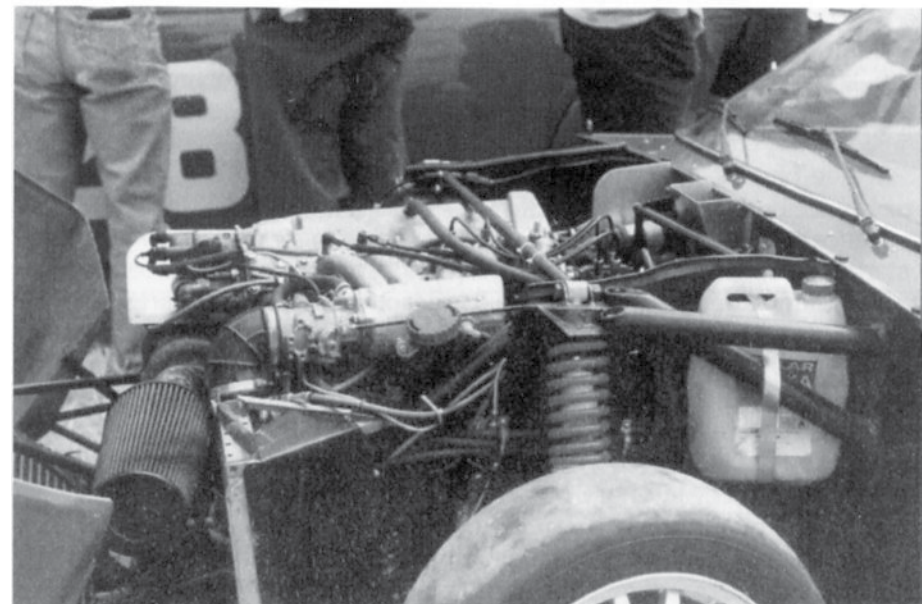
Tävling tre som kördes på Kinneulle skulle bli kul för då skulle man väl kunna börja gasa lite mer efter in-

körningen. Startfältet var lite tunt, jag tror det var 10-11 startande i Modsport. Jag fick väl en hyfsad start men låg i den bakre delen av fältet. Under många varv låg jag och fightades med en Porsche 944 Turbo Cup och en Ford GTD 40 (med sjuliters V8) om placeringarna 5, 6 och 7. Lyckades till slut att köra om både Porschen och GTD 40, placering 5 och det trots att jag bara körde med ett laddtryck på 0,7 kg. (Denna motor har jag modifierat så den skall klara av åtminstone 1,5 kg laddtryck).

Knutstorp

Tävling fyra i serien kördes i Skåne på Knutstorp. 19 stycken deltagare i Modsport skulle göra upp om ära och berömmelse. Tävlingshelgen höll på att sluta redan på träningen söndag förmiddag. Jag hade bara kört ett par varv när jag skulle köra om en långsammare bil på start och målrakan. Farten var uppe i 140-150 km och jag skulle köra om den andra bilen på vänster sida, han körde mitt i banan, men när jag nästan var jämsides med honom byter han spår och jag blir utträngd bredvid banan. Där finns ej något grepp för däcken (gräs, jord samt grus) och jag sladdar våldsamt men kommer in på banan igen, där snurrar jag och åker åter av banan och ut i gräset, slår i racket med fronten, fortsätter baklänges och slår i racket även med bakändan.

Det kan man kalla färdigtränat. Vid kontroll visar det sig att bakaxeln är jättekrokig, småskador på fälgarna höger sida och plastskador både fram och bak. Det är bara ett par tim-



Under huven hittar vi en vässad turbomotor från en 900. Vi ser även slicksen, däcken utan mönster.

mar kvar till tävlingen men någon reservbakaxel har vi ej med oss. Lyckades per telefon få tag i en skrot som låg ca. 1 mil från banan och innehavaren kunde tänka sig öppna skroten för oss, ta loss en bakaxel på en 96 V4 och sälja den till ett bra ändamål.

Vi hann byta bakaxel på Sonetten, teja ihop plastkarossen och justera framvagnen. Vaghållningen blir inte optimerad med den "nya" bakaxeln eftersom hjullutningen är 0 på en standardaxel och man behöver ett par grader hjullutning bak för att få perfekt väggrepp. Under tävlingen låg jag ungefär i mitten av fältet, jag hade en bra fight med Holmqvist och hans specialbyggda Marcos med motor från en Cosworth Turbo. Han lyckades på slutvarven att ta sig förbi

mig under en inbromsning så jag fick nöja mig med 10 plats i mål. Till finaltävlingen på Mantorp skall jag försöka ändra fjädring och stötdämpning bak samt bromskraft till bakhjulen. Sonetten är nämligen väldigt ostadig vid inbromsning från farter över 200 km/tim och det är lite olustigt att ej kunna lita på den till 100%.

Mantorp Park

Finaltävlingen för sportvagnsserien kördes på Mantorp Park 27 augusti och en extratävling på söndagen den 28. Lördagstävlingen fick jag fortfarande köra med 0,7 kg laddtryck, flera olika fel i reglersystemet till turbon gjorde att det var svårt att rätta till. Vi var 19 stycken som kom till start i Modsport. Här gäller det att våga lite

mer än när jag körde Roadsport med tvåtaktsmotor. Det är ju en mycket snabb klass och dessa bilar behöver ej ha så lång raksträcka för att vara uppe i 200 km/tim.

Startade bland dom sista i fältet, men efter en hyfsad start så lyckades jag avancera några placeringar på startrakan och första kurvan. I den nästkommande långa Pariskurvan var det jättetrångt och många bilar, en till och med snurrade men jag lyckades ta mig förbi utan skador. Under de första varven växladet det många placeringar både i toppen och längre ner i fältet. I slutet av tävlingen märktes en markant mattning av mina bromsar. Jag fick börja bromsa långt före dom andra. Placeringen blev till slut 11 och jag får själv vara ganska nöjd med körningen.

Efter tävlingen slipades bromsklossar och skivor för att försöka få dom att fungera igen. Dessutom lyckades jag lokalisera felet med turbotrycket, nu skulle det gå att få högre turbotryck. På söndag förmiddag hade vi ingen träning utan bara en warm-up

på 3 varv. Turbotrycket provades och jag bestämde mig för att åka med 1,1 kg, det motsvarar väl ungefär 250 hk. Vi var 16 stycken till start i heatet och jag startade från 11 plats (placeringen från lördagen).

Ännu en hyfsad start och jag tar ett par placeringar på startrakan. Jättetrångt i dom första kurvorna, det verkar som alla vill komma först!! Efter ett par varv ligger jag på åttonde plats men jag märker att bromsarna mattas mer och mer och jag kan ej hålla samma tempo som dom övriga, är nära att åka av banan ett par gånger på grund av dåliga bromsar. På slutvarven blir jag omkörd av två bilar som har betydligt bättre bromsar än jag, placeringen blir 10:e och jag är nöjd med att ha kommit i mål med hel bil.

Placeringen i hela serien tror jag blir någonstans mellan 10 och 14 plats. Den officiella resultatlistan är ej färdig ännu.

Nu skall hela bilen ses över till nästa säsong och en del detaljer skall förbättras och ändras. Under nästa säsong hoppas jag att kunna komma på prispallen någon gång. □

1000-TACK för tävlingssäsongen 1994

ÖP-Ventilation
Tommy Montonen
Göran Andersson

Tomas Hall AB
Hans Qvist

samt alla andra som hjälpt till med delar, tips eller glada tillrop!

Hans Eklund

Snack i 2-takt



Tvåtakts-
redaktör
Mats Jonsson

Så lider då ännu en sommar mot sitt slut och höstmörkret faller över oss. En del av oss har haft förmånen att kunna använda sina klenoder i sommar medan andra har sina under renovering. Maj blev en förlorad månad för min egen del: Den nyinköpta 1815 cc-underdelen plockades ihop och monterades tillsammans med en nyrenoverad växellåda som tyvärr förde en del oväsen varför den gamla återmonterades till sist. Av olika skäl har det inte blivit så mycket Sonett-åka och skruvande i sommar. Förrän nu. I mitten av augusti lyckades jag demolera min 9000 Turbo vid en kollision med en förbipasserande älg varvid reparationsbehov uppstod. Bilen lär väl stå på verkstad september ut varför Sonetten kommer att användas lite oftare ett tag.

Under försommaren fick jag ett brev från Sonett III:ans förra ägare, Georg Reiss, som är bosatt i Phoenix, Arizona. Han skrev att han hade planer på att följa med en kompis till Sverige och hämta en Volvo 850 Turbo i Göteborg. I mitten av augusti fick då bilen återse sin förra ägare som efter utförd provkörning meddelade att "den var allt bra mycket vassare nu". Det fina sommarvädret vi har haft under juli var borta och min amerikanske vän fick uppleva ett normalt svenskt semesterväder. Ihållande regn och 15 grader varmt. I Phoenix har man dagstemperaturer mellan 40-50 grader i augusti. Det kom lika mycket regn på en dag här hemma som det gör på ett år där borta. Behöver jag förklara att Phoenix ligger mitt i öknen??

Ett riktigt fynd?!

På tvåtaktsfronten så har det då av förklarliga skäl inte hänt så mycket för min egen del. I förra numret skrev jag några rader om Howard Davies i USA och hans bil med ch.nr. 172 som bara har gått 73,5 mil. Nu har den gode Howard blivit knäpp och ska sälja den för den nätta summan av 7500 dollar. Jag såg själv bilen under min Amerika-turné 1991 och tycker att det är alldeles för billigt. Howard har ägt den sedan 1985 och säger sig ha tröttnat på allt vad Saab och Volvo heter och har därför köpt sig en riktig GM-bil samt har långt framskridna planer på en de Lorean. (Att han har tröttnat på sin Volvo 760 kombi Turbo Intercooler kan jag i och för sig förstå....)

Väl framme vid 174 kan det nämnas att den har dykt upp i Holland dit den

importerats från USA för något år sedan. Den ägs av Johann van der Maade som har planer på att återställa den i nyskick. Jag vill minnas att Johann sade att bilen var röd till färgen.

Nummer 177 finns i Kalifornien och ägs av Bud Clark som är rätt känd i amerikanska saabkretsar. Skick och färg är för mig okänt men Bud brukar ha bra stil på sina bilar.

En riktig långmilare

Enklare är då att beskriva nr 179 som finns i Björkvik utanför Katrineholm. Den ägs av Sören Ohlsson som importerade den från USA 1989. Bilen har gått till stor del i Oklahoma men har även tillbringat några år i Minnesota och Connecticut. Turligt nog var den i det närmaste rostfri men Sören valde ändå att plocka ner den i molekyler och i det skicket är den sålledes fortfarande. Bilens förre ägare, Jeff Delahorne hade ägt bilen rätt länge och den har rullat runt 30000 mil och var silvergrå till färgen när den kom hem. Vad den ska bli sedan åter-

står att se. Sören äger även en sen 73:a som Ingemar Ahl tog hem från Kalifornien för några år sedan. Aproppå Jeff Delahorne så råkade Sören faktiskt träffa honom på träffen i Trollhättan (som jag missade. Fy mig). Jeff har flyttat till Sverige och jobbar numera på Saab i Trollhättan. Några planer på att köpa tillbaka bilen hade han dock inte.

Vad kommer då att ske på Sonettfronten under hösten? Självklart kommer många av oss att arbeta lite med våra bilar. En del kanske har haverier att fixa medan andra tänker laga rost. För att inte tala om de som har sina bilar i kartonger. För min egen del så tänker jag montera en grupp 2 trimmad motor tillsammans med en 9:42 special 1 växellåda i min tvåtaktssonett samt försöka plocka ihop dörrarna ordentligt. Sonett III:an får nog gå ett år till efter att ha fått lite färsk olja. Det är ju som bekant tiden man kan avvara till detta ändamål som avgör vad man kan tänkas hinna göra....

Tiden går – sänd in dina tävlingsbidrag !

Du kommer väl ihåg tävlingen vi hade i nummer 1/94 av Sonettvärlden om tips på delar från andra bilmodeller som passar Sonetten. Om inte, läs hela texten på sidan 31 av det numret.

Där bad vi också om mekartips som beskriver hur ni har löst ett problem ni haft med Sonetten.

Ni skickar båda till Erland Johansson, Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping.

Dessutom vill vi gärna påminna om den fototävling vi hade på sidan 25 i nummer 2/94 av Sonettvärlden.

Det gäller alltså att skicka in bilder med anknytning till Sonetten till tidningens adress. Bilderna måste inte vara tagna i år men ett krav är att de inte publicerats förut.

För båda pristävlingarna gäller att sista dag för att få era bidrag är den **31 oktober!**

Vi kommer sedan att publicera resultaten i nummer 4/94 av Sonettvärlden.

Jan-David Skavén

Sonettklocka



Nu har Du som är intresserad av Sonetter möjlighet att köpa en mycket unik Sonettklocka. Den är endast tillverkad i 100 exemplar, (varav 25 stycken redan är sålda). Bilden på klockans urtavla vilken föreställer en II:a och en III:a är ritad av chefdesigner Einar Hareide som arbetar på Saabs designavdelning i Trollhättan.

Klockan har kvartsurverk, datum, boett i metall och armband i läder. Urtavlan är vit och trycket mörkgrått.

Den säljs i första hand till Club Sonett Swedens medlemmar, ett exemplar per medlem. Priset är endast 250:- + porto.

För att slippa postförskottsavgift är det lämpligt att sätta in 250:- plus 10:- i porto på **PG nr 404 74 16 - 5** och ange Sonettklocka på talongen. OBS! Glöm ej Ditt eget namn och adress.

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Mitt i Huddinge

Ni känner väl till "Mitt i Huddinge"? Gör ni inte?! I ärlighetens namn gjorde jag det inte heller innan en kollega på arbetet gav mig denna lokaltidning. Han visste om mitt Saabintresse och då trodde han, med rätta, att en dubbelsidig artikel, i Expressen-format, om Yngve Ekbergs Saabar skulle intressera mig. Huddinge är för övrigt en av förorterna till Stockholm.

Yngve Ekberg, som är medlem i vår klubb och som varit ordförande i Svenska Saabregistret, har ju en och annan Saab hemma i garaget, på tomt, i en lada och i grannens garage... Journalisten, Susanne Sawander är nog inte lika hemma på Saabar som Yngve när hon skriver om Yngves "Saab 96" från 1950, det borde nog stått 92. Om Yngves Sonett skriver hon följande: "Han öppnar huven av glasfiber på den guldfärgade Sonetten från 1968, en vass sak och för övrigt den enda han har med V4-motor. Var v:et kommer ifrån står med ens klart: de två (? , undrar red.) cylindrarna är lagda som just ett v för att få plats i motorutrymmet.- Endast 4800 mil har hon gått, säger Yngve stolt och berättar att sportcoupén tillverkades för att krängas på USA-marknaden. - Finns ju inget baksäte, så hon har stått här i några år, men när ungarna blir större, då..."

Arbetet

Bertil Mårtensson i Lund och Åke Larsson i Vittsjö har varit vänliga nog att förse mig ett klipp från Arbetet från den 24 april 1994. Det är Bengt Sahlström, redaktör för Motorhistoriska Klubben i Skåne och deras tidning Vintage, som även har en stående spalt med bilhistorik i Arbetet. Rubriken är som sig bör i en skånetidning "Den skånska sportbilen" och under rubriken "Saab 97, Sonett II V4 från 1968". Bengt börjar med att omnämna Rolf Melldes projekt Saab 94 (Sonett I) som presenterades 1956.

Därefter kommer han in på Sonett II:an, som baserades på MFI/Björn Karlströms plåtprototyp men byggdes i plast av ASJ i Arlöv. 1966 byggdes 3 prototyper och 25 förseriebilar medan man 1967 tillverkade 230 exemplar med den trecylindriga tvåtaktsmotorn på 60 hk innan V4:an gjorde entré med 68 hk. Sammanlagt framställdes 1609 exemplar av Saab Sonett II med V4-motor. Bengt avslutar förstås med att nämna, att Sonett III kom 1970 och producerades fram till 1974. Då lades den ned efter 10236 byggda Sonetter eftersom det skulle bli för dyrt att tillmötesgå alla nya krav. Artikeln illustreras med en bra färgbild av Åke Larssons (Vittsjö) mycket fina röda Sonett från 1968. I bildtexten nämns att en V4 Sonett kostade ca. 22.000 kr som ny medan

en Volvo P1800 eller en MGB GT kostade runt 2.500 mer. "Den framhjulsdrivna Sonetten bjöd definitivt på mest körglädje av de tre!"

Vintage

Denna mycket läsvärda tidning ges som nämnts ovan ut av Motorhistoriska Klubben i Skåne och vi har regelbundet ett tidningsutbyte med dem. I nummer 1/94 pryddes omslaget med en unik bild av Saab Facett! Den är aldrig publicerad förut men med benäget tillstånd av fotografen, Hans Levinsson och redaktören Bengt Sahlström har vi fått låna bilden och kommer att visa den i Sonettvärlden. Hans har även en helsida i tidningen om Facetten och citerar där ur Björn Svallners bok "Alla Saabs Sportbilar".

Classic Motor Magasin

I nummer 7-8, juli-augustinumret hade som sig bör tidningen ett fylligt reportage från Classic Motor Festival i Ånnaboda helgen 21-22 maj 1994. Givetvis tar man upp den lyckade jubiléumsfestivalen redan i sin ledare och till vår glädje är det just Sonetterna bland alla andra bilmodeller som på en fin färgbild får illustrera Hasse Carlssons artikel. Texten under bilden är "Ett av många klubbmöten på Ånnaboda i Pingsthelgen. Saab Sonettklubben i solen."

Vi ser bland andra Johnny Johanssons, Conny Bertlings, Mats Ekmans och min egen Sonett på bilden, jättekul. Det lönar sig att ställa upp på olika evenemang, dels har man kul själv, dels gör man fin PR för Club Sonett Sweden och bilmodellen!

Berlinske Tidende

Den 26 juni 1994 hade denna tidning, som är en av de tre största i Danmark ett stort reportage om Laurs Hauns fina röda Sonett III från 1973. Artikeln berättar både om den tekniska specifikationen av hans Sonett samt om en tidigare ägare, en präst i USA! Att bilen var en 73:a ville först inte den danska tullen gå med på även om den var tillverkad i juni 1973 eftersom den såldes i februari 1974, vilket resulterade i en extra tull på 6500 danska kronor! Efter överklagande från Laurs fick han dock pengarna i retur... Till och med i Sverige väcker Laurs Sonett uppseende, men de är ju inte direkt vanliga här heller. Bilen blev korad till finaste Sonett på den danska Saabklubbens "Saab V4 og Sonett Klub Danmark" träff vid Teknisk Museum i Helsingør den 3-5 juni 1994 och det var också där reportaget, som vi fått av Niels Frees, gjordes. Nils berättar för övrigt, att många åskådare var överraskade över att Saab någonsin gjort en sportbil, Sonetten.

Trollhättans Radio

I samband med Saabfestivalen den 16-17 juli intervjuades en del av oss som var där. Jag själv fick vid två olika tillfällen dels berätta om klubbverksamheten och våra Sonetter, vilket var lätt och dels om Saabandan, vilket var betydligt svårare. Andan finns nog där, men att beskriva den i ord och ge exempel...

Saab Idag

Det var förstås inte bara Trollhättans Radio som bevakade Saabfesti-

Bollen är kastad!

Jan-David Skavén

Yngve Ekberg meddelar, att hans guldfärgade Sonett från 1968 under sommaren har passerat 5000 mil. Senast den kördes var i juni 1989... Den är helt i originalskick inklusive bromsbelägg, strålkastare och dylikt.

Men nog ska väl någon kunna slå det bland våra medlemmar?! Med andra ord, skicka in några rader om er lågmilare till tidningens adress så ska vi rapportera i Sonettvärlden. Nämn gärna hur länge ni haft Sonetten, om bilen är i originalskick, givetvis miltal och gärna varför den rullat så lite. Om ni dessutom skickar med en helst sv/v bild på er pärla så ska vi ta in den också.

Det ska finnas plats för alla i vår klubb. De som ivrar för lågmilare och helst ser sin Sonett glänsande i garaget och de som verkligen vill glädjas åt körningen och följaktligen har ett högt miltal. Men nu provar vi som sagt att få in lite data om lågmilare, nästa gång kanske vi vänder på steken och ser vad vi kan få in av högmilare. Ytterligare en variant är ju att få en pejl på vilka som ägt sina Sonetter längst, men det tar vi kanske också så småningom.

Vi behöver få in era svar senast den 31 oktober!

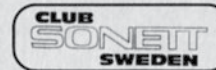
valen. Även Saabs personaltidning Saab Idag gjorde det. Redan på framsidan av nummer 26 från den 11 augusti 1994 visar man en bild på en rad med Sonetter och med bildtexten "Sonetterna var som vanligt ett populärt inslag på Saab-Festivalen". Även inne i tidningen visas ytterligare en Sonettbild bland festivalbilderna på andra Saabar.

Dessutom har man i samma nummer en separat artikel om Hans Eklunds tävlingssonett! Rubriken är: "Saab Sonett slog 400-hästares

Ford". Det var den Ford GT 40 kopia som Hasse slog på Kinnekulle Ring i Modsport. Han slutade på sjätte plats och artikelförfattaren, Reine Johansson skrev: "Hur kunde Saaben hålla undan? Ja, en del beror naturligtvis på Eklunds skicklighet bakom ratten, en annan förklaring är motorn som satt i bilen. Det var en 99 Turbo, som gav runt 200 hk."

Som vanligt tackar vi alla bidragsgivare så mycket och ser fram emot nya artiklar eller rapporter om TV/radioframträdanden!

SÄLJES



KÖPES

Säljes

JP följar till Sonett II / III till högstbj. Ring Tapani, tel. 0457/20430

Säljes

Saab Sonett III, 1974

Inköpt i Californien -88, helrenoverad -89, därefter körd ca 200 mil någon enstaka vacker sommardag, annars garagerad. Originaldelar, motorantenn, larm, nya Pirellidäck, handböcker. Gul, besiktigad juli -94. Pris 69500:- Kontakta Per Rauer, Styrsögatan 11, 257 30 Rydebäck (Helsingborg). Tel. 042/222268 eller 046/393389.

Säljes

Gummilister till Sonett 66-74.

Lucas belysningsartiklar. Pottor, kromsargar, blinkers m.m.

Extraljussats komplett till Sonett III.

Svart galon över tank Sonett V4.

Backspegel "Bullit" (originalmonterad på många III:or). m.m.

Mats, tel. 0150-12904 (tfn. svarare på vissa tider).

Säljes

1967 Saab Sonett II. Lowest mileage Two-Stroke Sonett II with 457 original miles. Solid pan, with original rear bubbled glass. I'm the second owner of the car. Many items to go with the car: Sonett Literature, Spare 850 GT Crank, Two front molding strips, Transmission jig, Head torquing tool from Saab, New taillight lens and rings, Extra green engine complete, extra transmission (not a Sonett), Index of Sonett articles from 1978, 29 MGV T31S spark plugs, 3 Head gasket sets, new set of pistons, many new misc gaskets.

Price: USD 7500.00

Howard Davies, PO Box 605 Thornville, Ohio 43076, PH. 614-246-4734

Köpes

Säkerhetsbälte till Sonett II/V4 66-69 köpes.

Mats, tel. 0150-12904 (tfn. svarare på vissa tider).

Superbilträff

med Sune "Sliret" Strömberg den 12 nov. kl 11.00 Motorcentrum i Umeå. Vi bjuder på fika! Ev. surprise! Ring om du kommer, eller villfråga någonting.

Hjulumiddag

2 dec. på något mysigt ställe i Umeås omgivning. Ring om du vill veta tid och plats. Denna sköna tradition har varit lyckad och välbesökt!

Martin tel. 0961-117 31

Reservdelslagret

Böver du reservdelar till din Sonett!

I Club Sonett Swedens utökade reservdelslager hittar du över **200 originaldelar** till din Sonett, delarna köper Du genom klubbens reservdelsförvaltare:

Erland Johansson

*Sommarvindsvägen 7, 582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12,
PG-nr. 404 74 16-5*

Gör reklam för Sonettklubben

Köp klisterdekal eller tygmärke och pryd din bil och dina kläder.
Klisterdekal, en stor och en liten 10:-.

Tygdekal 25:-.



Samlingsmappar



Köp våra fina **samlingsmappar**. Pris 40 kr/st. inkl. porto.

OBS! Glöm ej namn och adress och vad du vill beställa märk talongen "samlingsmapp, tygdekal eller klisterdekal".