

SONETT



världen

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —



- Reservdelar
- Ny Sonetthistorik av "GAS"
- Saab Fasett
- Resultat fototävlingen

4
1994

Från ordförandens julbord



Ibland skriver man frågor utan att förvänta sig att få svar. En sådan fråga, som jag ställt förut i Sonettvärlden är: "Vilka av er kan vara beredda att lokalt hålla i ett Sonettmöte men med stöttning från vår klubbmästare Åke Olsson? Det låter negativt att man knappt förväntar sig att få svar, men ser vi tillbaka på verksamheten under de år som gått sedan klubben grundades 1981 så är det förhållandevis få av våra drygt 300 medlemmar som någonsin hållit i ett lokalt möte. De som gjort det har dock varit framgångsrika, mötena har oftast varit välbesökta och alltid lyckade, en del så lyckade att det pratats om dem årtal efteråt. Jag tänker t.ex. på Barbro och Kjell Wihlborgs möte i Skåne. När jag frågade dem varför de arrangerade mötet svarade de: "Club Sonett Sweden har gjort så mycket för oss genom åren, nu ville vi bjuda igen åtminstone en gång". Tänk om fler resonerade som de, vad det skulle underlätta för klubbmästaren/na. Åke hör gärna av er om ni tycker att det är dags att hålla i en klubbträff 1995, han kan nås på tel. 0495-40595. De tankar vi i styrelsen har på träffar är en vårträff på High Chapparal och i anknytning till Saabmarknaden i Linköping en reservdelsträff. Än så länge är det på planeringsstadiet, men vi återkommer förstås när det närmar sig.

På tal om reservdelar så har vi en aktuell reservdelslista och artiklar om reservdelar i detta nummer. Vi arbetar även med att ta fram ytterligare reservdelar, förutom de som redan finns i vårt lager, men erfarenheten har lärt oss att det är tidsödande att få fram något nyproducerat, speciellt som resurserna är begränsade och allt sker på fritiden och det vet ni ju hur det är med den; den bara försvinner.

Slutligen vill jag gärna puffa lite extra för den nya artikelserie som vi börjar publicera i detta nummer. Det är den kände tecknaren/designern GÅS, Gunnar A. Sjögren som vi lyckats få en helt nyskriven artikelserie av, dessutom med en del nyritade illustrationer till. Då han varit verksam på Saab i många år har han en oerhörd minnesbank att ösa ur. Läs denna serie, den ger ytterligare en bild av historien om tillkomsten av Saab Sonett II/V4.

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

OMSLAGSBILD:

Saab Facett fotograferad av
Hans Levinsson omkring 1967
på Svenska Mässan i Göte-
borg.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 60 Ljungsbro
013-631 67

Besiktningsmän för MHRF- försäkringen

Martin Stenlund, Arjeplog
0961-117 33

Claes Wennberg, Stockholm
08-739 18 05

P-O Hilbig, Stockholm
08-85 18 08

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

**Medlemsavgift
125:-/år**

Nästa nummer av

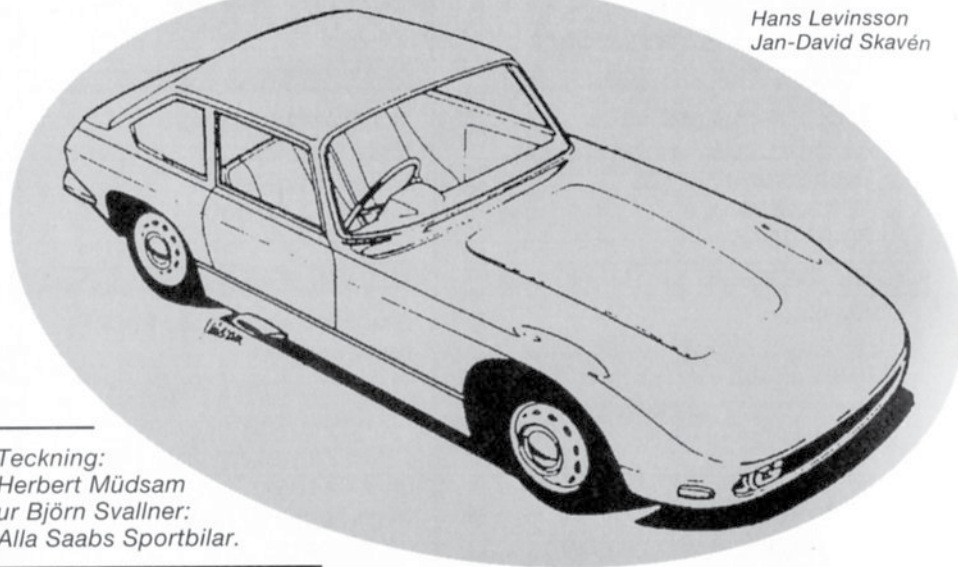
SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av fe-
bruari 1995.

Sista inlämningsdatum för ma-
nuskrift och annonser 31 januari.

Saab Facett

Hans Levinsson
Jan-David Skavén



Teckning:
Herbert Müdsam
ur Björn Svallner:
Alla Saabs Sportbilar.

Motorhistoriska klubben i Skåne, MHK, ger ut en mycket läsvärd medlemstidning, Vintage, och i nummer 1/94 kunde man finna följande rader av bilhistorikern Hans Levinsson, som även tagit den hittills okända omslagsbilden av Saab Facett, vilken vid fotograferingstillfället var röd. Vi låter Hans berätta:

Saab Fasett

Facetten byggdes på chassiet från ur-Sonetten, nummer 4, av Saab-ingenjören Sigvard Sörensson. I Björn Svallners bok "Alla Saabs Sportbilar" får vi reda på att bilen var ett rent hobbybygge vars enda anknytning till Saab var att dess konstruktör var saabanställd och därför hade fått köpa den ursprungligen gröna ur-Sonetten då dessa bilar såldes ut i början av 60-talet.

Bilen var opraktisk och Sörensson beslöt att göra den mer användbar. Originalkarossen demonterades och chassiet modifierades med bland annat en mer användbar standardmotor från sportserien än den supertrimmade originalmaskinen. Karossen byggdes i plåt för att snabbare få bilen klar och blev till formen något av en föregångare till Combicoupeerna. Efter två år var Facetten klar och de bilder som cirkulerade runt, inte minst i utlandet, fick många saabfantaster att bli milt sagt entusiastiska. Men Saab var som framgått oskyldiga och job-



Denna "nytagna" bild, tagen av Hans Eklund för ca. 8 år sedan, visar att Facetten är reparerad, om än inte körbar.

bade istället med det projekt som blev Sonett II.

För Saabvänner är bilden (på framsidan, tyvärr i sv/v. Red.) på den röda Facetten extra intressant då bilen oftast avbildas i vit färg och dessutom med bara en backspegel. Extraljusen i grillen har troligen tillkommit efter visst brukande då ägaren kanske tröttnat på att kliva ur bilen och öppna huven för att manuellt fälla upp strålkastarna.

Facetten ansågs mycket vacker i mitten av 60-talet och även när man betraktar bilen med dagens ögon behövs linjerna inte skämmas för sig.

Sörensson tröttnade på Facetten, till förmån för andra projekt, och sålde den. Den nye ägaren for dock fram hårt med bilen och till slut förstördes Facetten i en olycka.

Komplettering av redaktören:

Bilen blev dock inte totalförstörd som man kan tro om man läser t.ex.



Även denna bild (foto Hans Eklund, ca. 1986) visar att Facetten är reparerad. Den har dock fått andra baklysen än de som sattes dit av Sörensson, förmodligen från en Opel.

Björn Svallners bok. Nej, den reparerades för länge sedan och ägs sedan 60-talet av Nils-Erik Landström i Bodafors. Han berättar att den idag dock inte är körbar vilket den var när han köpte och brukade den på 60-talet. Sedan tog annat Nils-Eriks tid och Facetten skulle idag behöva renoveras både vad gäller chassi, som kaross och maskineri för att åter kunna användas. Den är fortfarande röd, men lär väl lackas om i samband med totalrenoveringen. Hur som helst, av sex unika Sonett I:or så är det väl frågan om inte nummer 4, Facetten på sitt sätt är den ovanligaste. Den har ju en alldeles egen kaross och en egen historia. Om vi får fram mer material om den återkommer vi förstås i Sonettvärlden. Originalkarossen försvann förresten inte, den finns hos Gösta Jakfors som äger Sonett I med chassinummer 3! □

Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

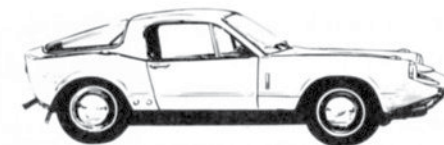
Gunnar A. Sjögren

Vi har den stora glädjen att kunna fortsätta våra historiska tillbakablickar genom att publicera följande artikelserie vi fått från den välkände signaturen GAS, Gunnar A. Sjögren, som var anställd på Saab mellan 1959 och 1983. Gunnar har varit med i olika skeden av såväl utvecklingsarbetet av Sonetten som att ta fram presentationsmaterial för press och kunder. Han har också skrivit flera böcker med Saabanknytning, t.ex. "Saab för Saab" och "bilar på Saab-vis", men trots detta finns det uppenbarligen en del minnen som först nu blir nedtecknade och därmed offentliggjorda för en större krets. På tal om "nedtecknade", Gunnar har skrivit hela artikelserien för hand och det oerhört vackert. Av trycktekniska skäl nödgas vi ändå sätta allt på data. Även teckningarna är nygjorda för denna artikelserie medan bildmaterialet är från 60-talet, men trots det i vissa fall förut opublicerade. Håll tillgodo, bästa medlemmar och stort tack Gunnar!



Jan-David Skavén

Del 1. När det började



Saab Sonett II kom till kort innan den gamla goda tiden tog slut, alltså medan bilen ännu inte blivit så ymnigt förekommande att den var ivägen för sig själv och tvingat fram drastiska omdaningar av stadskärnor och körmiljö. Vi hade (mestadels) fri fart utanför tätorterna, det gick (mestadels) att hitta parkeringsplatser, motorerna hade förgasare, man kunde meka själv därför att alla prylar var begripliga. Och vi hade fortfarande vänstertrafik (vilket dock inte var helt av godo). Dessutom: Bilarna hade identitet, det gick att skilja märken åt och hålla reda på modellerna.

historik

"Trollet från Trollhättan" hade hunnit få fast fot på hemmamarknaden men även börjat märkas i statistiken och på vägarna i Danmark, Norge, England, Nederländerna, Belgien m.fl. länder. Mindre frekvent synliga i trafikvimlet var Saabarna förstas i United States of America. Där drunknade de i fordonsmångfalden. Men likväl gick 1964 - det är ju den tiden vi här håller oss till - runt 5000 95or och 96or till Amerika. 1966 var det över 10.000, d.v.s. ungefär så många bilar som något av de ledande märkena där gjorde på en dag.

I många europeiska länder kände bil- och motorintresserade ganska väl till Saab, inte minst genom märkets alla rallyframgångar. Den tvålhalt formade tvåtaktaren hade uppnått en image av sportighet i förening med goda vägegenskaper och annat som gav körglädje. Tidningarnas sportidor gav reklam som knappast någon

annonsering kunde mäta sig med. Annorlunda var det i USA. Där betydde det föga att Erik Carlsson och hans märkeskamrater åkte runt i Gamla Världen och kapade åt sig rallytroféer i mängd. Dessutom såg ju Saabarna ut som dom gjorde, hade outtalbart namn och därtill tvåtaktsmotor! Svår-accepterat. Hälla olja i bensinen? Heltokigt! Det där med utseendet kunde väl för all del gå an - det gick ju att sälja VW "Beetle" - och dom som köpte Saab-bilar var i regel inte så bundna vid amerikansk stylingideologi utan valde efter andra värderingar. En stor andel av dem var läkare, lärare, jurister eller hade någon annan intellektuell profession. Och sina erfarenheter förmedlade dom till vänner och bekanta, vilket gav en sorts verbal reklam men naturligtvis ändå lämnade Saab som ett praktiskt taget okänt märke i landet som helhet. En sportigt betonad publikmagnet var vad säljfolket där över menade sig behöva, en liten Corvette eller Mustang av Saab-härkomst att skylta med och synas i.

Önsknigen var inte ny; den hade mer eller mindre klart preciserad funnits i sinnena allt sedan Saab-bilar började hitta vägen till Amerika och kom ett tag i början att fokuseras på ur-Sonetten 1956, vilken som bekant dock bara kom att tillverkas i ett halv-dussin exemplar och således inte blev till mycken nytta.

Saab Granturismo 750

1958 försökte man från Sverige att lindra nöden med den för USA-marknaden utvecklade Granturismo 750, men hur sportig och specialutrustad denna än var saknade den förmågan att dra uppmärksamheten till sig genom tydligt avvikande och i allmänhetens ögon attraktiv design. Den skilde sig ju inte från standard -93ans utseende mer än i dekoren och inredningen. Vi får heller inte glömma det privata amerikanska projektet Quantum, som fick förväntningar att blossa upp men förbytas i besvikelse, då det visade sig att det ifrågavarande sättet att frambringa på Saab-komponenter baserade små halvracers utmynnade i en flopp.

GT:n levde kvar i programmet och behövdes. Den fick 96-kaross, större motor och kom efter några år att i amerikaversion heta Monte Carlo 850, men sportcoupén med den riktiga utformningen fortsatte man att be om och vänta på.

Vid Svenska Aeroplan Aktiebolagets huvudkontor i Linköping, där VD residerade och marknadsavdelningen fanns, även den för bilexporten, var naturligtvis bilfolket och högsta ledningen helt på det klara om att ett

dragplåster på fyra hjul verkligen var önskvärt, men om och hur man skulle kunna åstadkomma ett sådant var en besvärlig fråga.

Lösningen fanns på två håll. Åtminstone till inledningsfasen.

Att belasta bilfabriken i Trollhättan med uppdraget att utarbeta en prototyp var av flera skäl näst intill otänkbart. Dels var man där fullt upptagen med den reguljära produktutvecklingen och stod därjämte i begrepp att dra på för fullt med projekt "Gudmund", det som skulle bli Saab 99, och dels saknade man utrymmen för den tillverkning som borde bli den logiska följderna av satsningen på en specialdesignad sportvagn med plastkaross.

Sonderingar på direktörsnivå gav emellertid en del uppslag. Bl.a. visade det sig att det Saab närstående företaget ASJ (AB Svenska Järnvägsverkstäderna) vid sina anläggningar i Katrineholm var berett att bygga en förslagsbil, bara man fick en kravspekifikation och hjälp av en skicklig formgivare. Den sistnämnde fanns nära till hands och borde lämpa sig förträffligt eftersom han var den man som signerade sina alster Sason och faktiskt, fast av rent personligt intresse, redan ägnat en del möda åt att finna form åt en tänkt bil av ungefär det aktuella slaget. Han tillfrågades ifall han kunde tänka sig att spinna vidare på temat men nu med målet att åstadkomma något som kunde falla USA-folk i smaken. Han accepterade. Och därmed kom "Catherina" igång med sin tillblivelse.



MFI-13 var den prototyp som togs fram av Malmö flygindustri och tillverkas i plåt



Caterinan ritades av Sixten Sason och byggdes i Katrineholm

Men en annan försöksbil började också ta form. I Malmö. Projektbeteckning: "MFI 13". Initiativtagare och pådrivande kraft var tecknaren-designern Björn Karlström, som efter en hel del turer kom att jobba fram båtmodeller för plastskrovskunniga Malmö Flygindustri men även hängav sig åt att försöka få tillverkning av lätta och sportbetonade bilar till stånd. De sistnämnda skulle vara av hans egen design men maskinellt huvudsakligen baserade på Saabkomponenter. Experimentandet ledde efter en del övergivna idéer fram till en chassikonstruktion som verkade mycket lovande och delgavs tekniker på chefsnivå i Trollhättan. Se'n gav det ena det andra. Linköping nickade stöd och klartecken.

MFI-bilen

Den gräddgult lackerade bil som lastades av i Linköping någon dag i

januari 1965 och betecknades MFI 13 var resultatet av en satsning och hade drivits fram av ett team med stor självtilltro och energi i förening med oblygt frågande och konsulterande. Det sistnämnda nådde en omfattning som emellertid tenderade att bli outgårdslig för de strängt upptagna ingenjörerna i Trollhättan, men gossarna i Malmö hade i brist på egen fackkunskap inte råd att vara stillsamma och försagda. Så här i efterhand är dom nog för länge sedan ursäktade. (Ursäktat förresten att jag ibland skriver *de* och ibland *dom*. Det blir ledigare så. Vidare vill jag nämna att jag fullt medvetet i regel skriver Saab när jag menar företaget, även när det gäller tiden före namnbytet från Svenska Aeroplan Aktiebolaget till SAAB AB. Rekommendationen var därefter att produktnamnet i löpande text skulle skrivas SAAB och företagsnamnet Saab, men även det ignorerar jag för

enkelhetens skull. Slut på parentesen.)

Jag tycker att gamle yrkes- och trä-tobrodern Björn Karlström är värd en hel del beröm för grunddragen i den framvisade bilens form samt för att han lyckades ge skapelsen en karaktär som rimmade med Saab-filosofin. Det var också bra att han var djärv nog att frånga allt som exteriört band modellen till 96an eller dess föregångare.

Men jag måste vara lite kritisk också. (Det är mina egna åsikter jag framför, och eftersom tycke och smak inte bör diskuteras gör jag inte anspråk på att framlägga oemotsägliga fakta.) Kylluftintaget i nosen betraktar jag som vederstyggligt! Och det var dålig harmoni mellan de olika glasrutornas kurvor och begränsningslinjer. Lite mer spänst i flera av karossens bågar och konturer hade också varit på plats. Hela kreationen var inte stämd i en och samma tonart. Genomarbetad estetisk stringens saknades. (Men somt kom ju att bli bättre.)

Om Du läser det här, Björn, måste jag utan att begära svar fråga: Du kan väl inte på allvar ha trott att Du åstadkommit en fix och färdig design i och med att förslagsbilen stod färdig? Var var t.ex. blinkers och parkeringsljus, hur var det med intag och utsläpp för ventilationsluft, hur skyddades front

och bakända när garageväggen kom för nära eller någon intillparkerare knuffade till? Trots att modellen var koncipierad för att i serieproduktion ha plastkaross var ju prototypen utförd i plåt med den tanken att man helt enkelt skulle kunna göra avgjutningar för att få fram honformarna för bakning av karosdelar i glasfiberplast. Uppriktigt talat tror jag nog att Du redan före avtäckningen, då det var för sent att ändra utknackade plåtstycken, ändå var medveten om att rätt betydande ändringar måste göras ifall det skulle kunna bli bil av det hela.

Försäljningsdirektören Arne Rydberg lät sin villa i Sviesta (i Linköpings utkant åt Åtvidabergshället) bilda bakgrund för en serie plåtningar av MFI:s gräddbakelse. Plåtslagaren hörde till den viktiga och edsvurna lilla gruppen av Saab-fotografer som bl.a. kunde hänga i krokig arm under ett jaktflygplan och göra "omöjliga" tagningar. Han hette Linder, och heter väl så fortfarande, men i skrivande stund kommer jag inte ihåg hans förnamn. Alltnog: Kopior av en del bilder kom att få beskådas av sportvagnsprototypmakarna i Katrineholm, vilka därefter kände sig lättade och segervissa! Men dom förstod nog inte riktigt vad Saab var ute efter.

Fortsättning i nästa nummer

Reservdelslistan

Erland Johansson

För att hålla alla medlemmar informerade om vilka delar som finns i klubbens reservdelslager publicerar vi här en aktuell reservdelslista.

Nya delar

Vi har fått in några nya delar sedan förra publiceringen av listan, de nya delarna är som följer:

7401458 Gummibricka , infästning kaross, II, II V4	pris 60:-
7405269 Takklädsel , originallik klädsel, II, II V4	pris 250:-/meter
7410798 Fäste , retur fjäder gasreglage, II V4, III:an	pris 15:-
7416928 Plåt , vänster tröskelplåt III:an	pris 400:-
7416936 Plåt , höger tröskelplåt III:an	pris 400:-
7420672 Fäste , v-fram mellan chassi och stötf. III:an	pris 70:-
7420680 Fäste , h-fram mellan chassi och stötf. III:an	pris 85:-
7423163 Gångjärn , till ventilationsruta III:an	pris 30:-
7425986 Stag , till instrumentpanel III:an	pris 40:-

Köp från Club Sonett Swedens lager görs genom:

Erland Johansson
Sommarvindsvägen 7
582 72 Linköping
Tel. 013-27 04 12 e kl. 17.00

På följande sidor hittar du det övriga lagret av reservdelar som Club Sonett Sweden förfogar över.

För att du lättare skall kunna identifiera de delar du behöver så **rekvirera**

reservdelskatalogen, den gör det lättare för dej att hitta rätt delar. Så gott som samtliga delar visas på bild samt reservdelsnummer på alla delar.

Visste Du...

...att nummer 4/94 är det 55:e numret av Sonettvärlden med föregångare sedan starten 1981!

RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT SWEDEN				Datum: 941101	Sida 1
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL MODELL CH.NR	SPEC	
10150	Verkstads-handbok	200:-	III		Nytryck
175422	Res.delskatalog	290:-	Alla		Nytryck
788249	Verkstads-handbok	200:-	II, II V4		Nytryck
7400286	Gavel	110:-	Alla		Hjulhusplåt V.fram bakom hjulet
7400351	Dörrstolpe	90:-	II	till -268	Vänster sida
7400641	Ram	295:-	II, II V4	alla	Stolsunderrede V och H
7400955	Kylarfäste	20:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401458	Gumbricka	60:-	II, II V4	Alla	Till infästning av bakre kaross (6 st per bil)
7401888	Panelbräda	1000:-	II	till -78	Trä
7402282	Dörrstolpe	90:-	II	till -268	Höger
7402720	Kylarfäste	20:-	II, II V4	alla	Höger
7403553	Hjulhus	650:-	alla		Mittbit höger fram
7403579	Ledskena	295:-	alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	6:-	alla		Till bl a ledskena 7403579 i höger dörr
7403728	Dörrskal	1300:-	II, II V4	till -328	Vänster
7403736	Dörrskal	1300:-	II, II V4	till -328	Höger
7403884	Glas	140:-	II, II V4	alla	H + V lilla rutan i dörr
7404619	Rutfäste	110:-	II, II V4	alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	9:-	II, II V4	till -328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	220:-	alla		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405780	Mellanlägg	10:-			Finns ej i res.delskatalogen
7407745	Fästöra	30:-	II, II V4	alla	Billbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	30:-	alla	till -7050303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	350:-	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	Fläkstos	80:-	II V4	till -1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	250:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7410798	Fäste	15:-	II V4, III	Alla	Till retur fjäder gasreglage
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 handsfackslucka
7414543	Kulsnäppare	20:-	II V4	från 1229-	Till handsfack
7414576	Plåt	300:-	II V4	från 329-	Luftintag vid torped
7414808	Reglagearm	15:-	II V4, III	alla	Till ventilation def./golv
7414956	Tätningsslit	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

RESERVDELAR FRÅN CLUB SONETT SWEDEN				Datum: 941101	Sida 2
ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL MODELL CH.NR	SPEC	
7415979	Kylarfäste	30:-	III	alla	H och V nedre kylarfäste
7416001	Panel	1700:-	III	till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	950:-	III	alla	Motorlucka
7416266	Dörrram	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	Varvråknare	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
7416928	Plåt	400:-	III	till -97725002000	Vänster tröskelplåt
7416936	Plåt	400:-	III	till -97725002000	Höger tröskelplåt
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 växelspann
7417454	Kullänk	160:-	III	alla	Till växelspann
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	Forstärkning	45:-	III	alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	300:-	III	till -70500303	Till rattstäng
7418031	Fästbygel	10:-	III	till -97725002000	Till varvråkn.
7418049	Fästbygel	10:-	III	till -97725002000	Till hastighetsm.
7418197	Skena	20:-	III	alla	Till handsfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	25:-	III	till -97725002000	Täckplåt radiouttag
7418494	Medbringare	25:-	III	alla	Till rattstäng, bakom ratt
7418502	Rattlagerkåpa	125:-	III	till -70500303	Plastkåpa över rattstäng
7418536	Ytterplåt	130:-	III	alla	Höger bakom passagerarstol
7418544	Ytterplåt	130:-	III	alla	Vänster bakom förarstol
7418635	Slang	6:-	III	alla	Till vindrutepolarpump
7418700	Karosskal	12000:-	III		Äldre utförande
7418734	Fäste	27:-	III	alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	35:-	III	alla	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	30:-	III	till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handsfackslucka	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 bakrutesötta
7419070	Klädsel	165:-	III	alla	Inre matta vänster hjulhus
7419104	Klädsel	270:-	III	alla	Yttre matta höger hjulhus

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL	MODELL	CH.NR	SPEC
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
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 ventilatons slang
7420235	Tätningstätt	40:-	III	Från	71500001-	Till stora rutan i dörr
7420284	Stång	75:-	III	70500001-	97725002000	Till låsning dörr
7420326	Bygel	35:-	III	alla		Fästbygel bakljus
7420656	Skruv	3:-	III	från	71500001	Till fästbygel torkarmotor
7420664	Manöverlänk	45:-	III	Till	-97725002000	Till dörrlås
7420672	Fäste	70:-	III	-97735000400		Vänster fram mellan chassi och stötf.
7420680	Fäste	85:-	III	-97735000400		Höger fram mellan chassi och stötf.
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 (läsmanövr. 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	Stag	45:-	III	Till	-97735000400	Vänster frontstag vid stötf.
7421480	Reglage	30:-	III	alla		Reglagearm till frihjul
7421506	Stopparm	50:-	III	alla		Till huvudljus
7421696	Etikett	10:-	III	70500051-	71501265	Till behållare kopplingsolja
7421704	Slang	45:-	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 handbromspak
7422223	Kabelknippe	60:-	III	Från	71500001	Till vindrutetorkarspak
7422231	Kabel	25:-	III	alla		Till signalthorn
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	Tankrörsåp
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
7423163	Gångjärn	30:-	III	alla		Till ventilationsruta
7423254	Konsol	700:-	III	97725000088-	97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	60:-	III	Från	71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423619	Fjäder	75:-	III	alla		Backspärrfjäder
7423635	Rattstång	475:-	III	Till	-70500303	
7423700	Vinkel	10:-	III	Från	71501201-	Till brytare huvudljus
7423882	Hållare	75:-	III	Alla		Till reläer i motorrum

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	TILL	MODELL	CH.NR	SPEC
7423981	Textskylt	8:-	III	alla		Till säkringsdosan
7424013	Skylt	10:-	III	97725001186-	97725002000	AUX-skylt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från	71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	20:-	III	Från	97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	2:-	III	alla		Till bagagerumlås
7424203	Dämpare	350:-	III	Alla		Stång växelmechanism
7424229	Ledningsnät	350:-	III	97725001186-	97735002300	Till tank och bakljus
7424252	Kontakt	100:-	III	Från	97725001186-	Till bältes varnare
7424286	Växelstång	325:-	III	Från	97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	25:-	III	Från	97725001186-	Till backljuskontakt
7424328	Konsol	500:-	III	Från	97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	750:-	III	Från	97725000001-	Kupéfäkt
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	FAM-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	Dörrram	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	9773500001-	97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425986	Stag	40:-	III	97735000001-		Till instrumentpanel
7425994	Manöverlänk	60:-	III	Från	97735000001-	Till läsmekanism i dörr
7426018	Matta	25:-	III	Alla		Till förv.fack vid växelspak
7426380	Klädsel	600:-	III	97735000001-	97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	35:-	III	Från	97735000001-	Till framre 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	Huvud	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-	Fälgemblem till "fotbollsfälgar"

Jultips om ersättningsdelar samt mektips till Sonett

Erland Johansson

Tips från Martin Brolund Stockholm



Behandling av Sonettchassi. Martin beskriver nedan hur han har behandlat chassit på sin Sonett så det ska motstå rost i all evighet (nästan).

Bilen måste vara helt nedplockad och chassit lagat från ev. rost. Hela chassit blåstras, grundas med ett lager zinkepxi för det kemiska skyddet med zinken som offeranod. Därefter minst två lager tjärepoxi som mekaniskt skydd. Som avslutning behandlades chassit med varmvax enligt ML-metoden. (Lackerarens kommentar: Tänker ni ha den i Nord-sjön?)

Färgen som användes heter:
Grund: Duazink, nr. 57 230 grå
Ytfärg: Duatar HM, nr. 56 204 svart och kommer från:
Casco Nobel Industrifärg
Box 314
201 23 Malmö, tel. 040-35 50 00



Tips från: Sören Ohlsson Björkavik



Gasfjädrar till bakrutan på III:an kan köpas genom:

Gunnar Bernstedt AB
Box 1102
269 01 Båstad, tel. 0431-700 18
Best.nr: 083585
Fjädern är ca. 2 cm längre än original, trycket är 200 N, (original 180 N), Trots avvikelserna passar fjädern perfekt.

Tips från : Cecilia Ottenstedt Saltsjö-Duvnäs

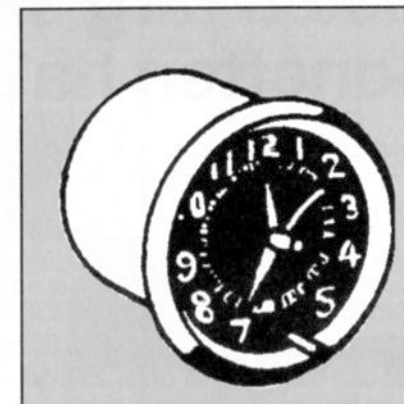


Låsningfria bromsar. Cecilia har låtit montera låsningfria bromsar på sin Sonett med gott resultat. Satsen kan köpas genom:
Tommy Sandin, tel. 08-24 04 20, pris ca. 4500:-

Tips från: Jan-David Skavén Stockholm



Sonettklockan i Sonett II/II V4. Då de mekaniska originalverken från Veglia var usla kan man låta bygga om verket till ett kvartsur, med den precision som följer av det. Däremot behåller man fronten med originalvisare och inställningsvredet där nere. Man får ett års garanti på jobbet. Med urverk, jobb, frakt och moms går det på dryga tusenlappen. Ring dock innan och förvissa er om att de kan få tag på rätt kvartsvverk innan ni skickar er klocka. Arbetet ut-



förs med gott resultat av:
Instrument Jige AB
Västanvik 19
793 92 Leksand, tel. 0247-10116

Tips från: Jan Erik Nilsson Uddevalle



Fläktmotor till II:an, samma typ som på PV och Amazon fast med något högre effekt.
Gaspedal till Sonett, samma som Saab 2-takt t o m -64
Chassifjädrar Lesjöfors Fjädrar har tillverkat chassifjädrar åt Saab och kan nytillverka Sonettfjädrar för ca. 500:-/st. Vid be-

ställning av minst 10 st. är priset ca. 250:- st. Ev. har firman tillverkningsunderlag kvar. Telefon: 0590-30500

Trimdelar till V4, bl. a. koppling kan köpas genom:
Din Rally Boutique,
tel. 0565-500 51
Slipning av vevaxlar till V4. Slipning + härdning pris 650:- utförs av:
Rejo Nyrönen, tel. 0297-60090

Tips från: Johnny Johansson Vargön



Gasfjädrar till bakrutan på III:an kan även köpas genom:

KG Knutsson, tel. 08- 92 32 16, kontaktperson Peter Losman.
Best.nr. 9330 ST 083 585 standard 2, pris ca. 500:-/st.

Vilken färg ska Sonetten ha?

Jan-David Skavén

Denna fråga är förstås evig, för en del vill ha någon av originalfärgerna till Sonetten, för andra räcker det med att det är en Saabfärg och slutligen så finns det förstås Sonettägare som helt enkelt vill ha en lack de gillar, oavsett ursprunget.

Låt oss hålla oss till originalfärgerna, det kan vara knepigt nog att täcka in dem komplett. För ganska många år sedan nu, närmare bestämt i nummer 5, 1984 av vår klubbtidning som då ännu inte kallades Sonettvärlden, så hade vi en lista på de olika årsmodellerna och de färger som respektive årsmodell kunde köpas i. Listan fanns även i Gunnar A Sjögrens bok, "Bilar på Saabvis". Sedan dess har det ju kommit till många nya medlemmar och det kan nu vara dags att återigen

publicera listan. Före listan nämner vi också de färger, chassinummer/år och lacktillverkare som är specifika för Sonetten. Om ni sedan har ytterligare frågor är ni välkomna att kontakta vår reservdelsförvaltare, Erland Johansson, 013-27 04 12. Han har nämligen samlat på sig en hel del information om olika blandningar och han har en del tryckta färgprover. Om Du själv har möjlighet att komplettera informationen är Du välkommen att kontakta Erland.

Färg	Chassinr/år	Sikkens	Glasurit
Chamonix White	-1228	SA448	SAA 11123
Monaco Red	-1228	SA395	SAA 11116
Sonett White	1229-1868	SA447	SAA 11112
Sonett Red	1229-1868		SAA 11115
Blue Metallic	1229-1868		SAA 11118
Sonett Yellow	1229-1868	SA156	SAA 11124
Baja Red	III 70-74	SA397	SAA 11117
Monte Carlo Blue	III 70-71		SAA 11119
Safari Green	III 70-72		SAA 11120
Midnight Bleu	III 72-73	SA5005	
Burnt Orange	III 72-74	SA214	
California Burgundy	III 73	SA396	
Sunset Yellow	III 73	SA157	
Emerald Green	III 73-74	SA682	
True Blue	III 74	SA5006	

Saab Sonett II, V4, III	66	67	68	69	70	71	72	73	74
Green									
Silver Grey metallic									
Golden Bronze metallic									
Chamonix White									
Monaco Red									
Blue metallic									
Yellow									
Monte Carlo Blue									
Midnight Sun Yellow									
Safari Green									
Baja Red									
Butterschotch									
Midnight Blue									
Burnt Orange									
California Burgundy									
Sunset Yellow									
Emerald Green									
Mellow Yellow									
True Blue									

Kommer du ihåg...

... att vi i förra numret av Sonettvärlden efterlyste personer som kom ihåg, och kunde ge upplysning om den film som sändes på TV i början av 70-talet, och som hade en Sonett med i handlingen.

Nu vet vi...

... mycket mer och har fått fram fakta om filmen, tack vare Jan Johansson, Öland, Lasse Löndahl, Bandhagen, Jan-David Skavén m. fl. Filmen är ca. en timme lång och heter "Cowboy in Sweden" och visades i november 1970 med repris 1971, medverkande i filmen är Lee Hazelwood och Nina Lizell. De åker omkring i en Sonett på vackra sommarvägar och sjunger den tidens hitlåtar. Om inte minnet sviker så tror jag de drar en hästkärra efter Sonetten med en häst i, vilken de rider omkring med. Det är möjligt att vi kan skaffa fram filmen på VHS-kassett, har du intresse att låna filmen så kontakta Berndt Eliasson Odenvägen 5, 715 31 Odensbacken, tel. 019-45 10 13

Premieändringar från Skandia

Jan-David Skavén

Skandia meddelar, att ökade skadekostnader under 1993 för Skandias veteran- och samlarfordon tvingar dem att göra vissa premiehöjningar fr.o.m. 1994-10-01. Med andra ord är höjningarna redan genomförda när ni läser dessa rader och Skandia beklagar den sena informationen. För veteran- och samlarbilar i fordonsklass 92 höjs premien med 25% för såväl delkasko- som vagnskadeförsäkringen. Trafikförsäkringen blir oförändrad liksom självriskerna för såväl påstålld som avställd bil.

Premierna blir som följer:

Försäkringsbelopp	Trafik och Delkasko	Vagnskada	Avställning	
- 60.000:-	355:-	90:-	130:-	145:-
60.001-150.000	355:-	206:-	330:-	344:-

Ni som läser detta och har frågor är välkomna att kontakta Skandias kontor i Skärholmen och prata med Anita Edlund, tel. 08-788 39 33, så ger hon

gärna ytterligare information. Det är också hos henne ni nytecknar Skandias försäkringen.



Nytt år - dags för nya medlemsavgifter.

Jan-David Skavén

I nummer 1/94 hade vi denna rubrik och nu är det faktiskt dags igen. Anledningen är inte bara att tiden går fort utan följande:

På förslag från styrelsen och beslutat av årsmötet 1994 så ändras betalningsrutinerna så att årsavgiften för nästa år (i detta fall 1995) betalas vid årsskiftet dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/94 av Sonettvärlden. Medlemsavgiften måste absolut senast vara inbetald före årsmötet 1995, men givetvis ser vi gärna att ni fixar det vid nästa månadsskifte, så är det gjort. Anledningen till de förändrade betalningsrutinerna är flera. Dels måste av formella skäl medlemsavgiften vara betald före årsmötet för att man ska ha rösträtt. Dels har en del medlemmar dragit ut väl länge med att betala årsavgiften och detta är ett försök att komma till rätta med det. Tyvärr förorsakar dessa sena betalare en helt onödig administration med påminnelsebrev, dataändringar o.s.v., det vill vi förstås undvika.

Glädjande är att årsmötet 1994 beslöt att medlemsavgiften för 1995 ska vara oförändrade **125:-**. Gör oss den tjänsten, att **omgående** betala in avgiften på postgirokonto **358730-0** så har Du det gjort. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några klubbdekaler (klistermärken) å 10:-, samlingsmappar å 40:-, tygdekaler å 25:- eller en Sonettklocka å 260:- inkl. porto.

Vår kassör ber Dig också att **skriva tydligt och komplett** samt gärna påpeka eventuella ändringar vad gäller adress och bilnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln! På tal om matrikeln så kommer vi att publicera den i det nummer av Sonettvärlden som kommer ut efter årsmötet 1995.

Du, lägg nu inte inbetalningskortet åt sidan, det innebär mycket merarbete för oss vid sena eller uteblivna betalningar!



**Specialized
in vintage Saabs**

Ny Sonett till sommaren?

Ge din Sonett nya vägegenskaper. Jag blästrar och lackerar dina fjädrar, bärarmar, bakaxlar m.m. Byter gummibussningar och hjullager m.m. Allt efter överenskommelse.

Även växellåds- och bromsreparationer.

Ring för mer info.

Mats 0150-129 04 eller 010-695 86 75

Vinnaren korad i fototävlingen!

Jan-David Skavén



Ni kommer kanske ihåg att vi utlyste en fototävling i nummer 2/94 av Sonettvärlden, Styrelsen i Club Sonett Sweden har nu korad vinnaren.

Vinnare blev Kjell Wihlborg i Oxie i Skåne, grattis! Valet var inte lätt, inte beroende på att det var så många som skickat in bidrag, för det var det inte, men för att Kjell Wihlborg skickat in så många fina bilder. Alla hade de förstås anknytning till Sonetten, men de var

ändå väsensskilda. En del hade humor, en del visade en Sonettmodell och en del hade med djur. Vi fastnade dock för en dramatisk bild tagen vid en utflykt på Bolmers högar, som är en skånsk bronsåldershöj. Så småningom kommer vi även att visa en del an-



Lennart Jarenbäcks low rider Sonett kom på andra plats.



Kjell Wihlborgs dramatiska vinnarbild.



Klaus Weißbauers bild kom på tredjeplats med sin bild "Sonett-Sandwich".

dra av de bilder Kjell skickat oss, så får ni själva avgöra om vi valde rätt.

Andrapristagare blir Lennart Jarenbäck i Schweiz. Även han skickade in ett antal bilder varav en del hade mycket vackra schweiziska landskap som bakgrund. Den vi fastnade för hade dock en viss humor och visar Lennarts superlåga Sonett II (ch.nr. 90), som väntar på att någon hittar ett chassi och därmed kan ge den en mer upphöjd position.

Tredjepristagare blir Klaus Weißbauer i Tyskland med sin bild som han kallar "Sonett-Sandwich". Den visar hur man väl utnyttjar utrymmet i ett garage, ett tips för andra kanske? Slutligen utdelar vi även ett hederspris till Åke Olsson i Silverdalen med en bild på en Sonett i solnedgång. Vi säger förstås grattis till pristagarna och ser till att de får priser ur klubbens presentförråd! □

Inbjudan till tyskt jubiléumsmöte 1995

Vi har fått ett långt brev på tyska från Klaus Weißbauer, ordförande i 1 Deutscher Saab-Club e.V. med inbjudan till deras möte den **16-19 juni 1995**, detta med anledning av deras 20-årsjubiléum. En av höjdpunkterna blir ett besök på Nürburgring, där ett 24 timmars lopp, "ADAC 24 Stunden Rennen" körs. Givetvis kommer även Erik Carlsson att finnas på plats. Det blir också tävling om finaste bil, längsta färdväg och äldsta bil i respektive klass tvåtakt 92-96, 95/96 V4, 97, 99 och 900. Även en Rhenfärd (dock per båt...) är inplanerad.

Senaste anmälningsdag är den **30 mars 1995**. Ni som redan nu vill ha utförlig information för att långtidsplanera är välkomna att kontakta tidningens adress så skickar jag kopia på det tyska brevet. Där framgår allt om program, kostnader, boende och vem som ska ha anmälan. Se annars det här som en första blänkare, så ska vi försöka ha lite utförligare information i nummer 1/95 om mötet.

MHRFs förbundsstämma 1994

Jan-David Skavén

Så var det dags igen, ännu ett år har gått och Club Sonett Sweden liksom de andra medlemmarna i Motorhistoriska Riksförbundet var inbjudna till förbundsstämma den 15 oktober 1994 på Wennergren Center i Stockholm. Vi försöker att alltid vara representerade för att kunna ta del av vad som händer inom hobbyen.



Jag tänkte inte trötta er med att gå in på djupet när det gäller själva årsmötesförhandlingarna, de avlöpte programenligt enligt dagordningen. Givetvis valdes det bland annat en ny styrelse och jag kan väl nämna att t.ex. ordföranden Boo Brasta omvaldes, så vet ni vem som leder MHRF. En viss diskussion blev det när man

kom till moderniseringen av stadgar. Av olika skäl vill man att det ska framgå att det är en kulturell förening med historisk inriktning men hur formulerar man sig när det gäller miljö?

Trots allt så finns det verksamheter som är miljövänligare än motorfordon, men till slut kunde man ena sig om att man ska visa "miljöhänsyn", istället för "miljöansvar".

Ack ja. För övrigt kommer även vi i Club Sonett Sweden att förändra/modernisera våra stadgar. Ett förslag finns utarbetat och vi ber att få åter-



komma med det före vårt eget årsmöte 1995.

Som vanligt så valdes det också in en del nya klubbar i MHRF. För första gången som jag varit med utbröt en häftig diskussion om man skulle välja in en ny klubb, Mercedesgruppen. Detta på grund av vissa oegentligheter i styrelsen hos dem men efter en lång diskussion och omröstning med rötsedlar (mycket ovanligt) så beslöt stämman att de skulle väljas in. Anledningen i korthet var nog att man tyckte att detta var inget för MHRF att lägga sig i utan det får deras medlemmar reda upp i den egna klubben. För övrigt är vi nu 117 klubbar med ca. 60000 medlemmar i MHRF, imponerande!

Man passade på att ge annan information.

Jan Borgfeldt, ordförande i The M.G. Car Club of Sweden redogjorde för en Windowsdatabas kallad "Octabase", som de använder för sitt medlemsregister och som de erbjuder andra MHRF-klubbar. Vi får väl se om det kan vara något för oss, vi har ju vare sig deras medlemsantal eller flora av olika bilmodeller.

Vidare gavs information från en representant för ett hotell vad en arrangör i en motorfordonsklubb bör

ta hänsyn till och ska kräva om man anlitar ett hotell i samband med en träff. I korthet kan man sammanfatta det med att klubbarna bör kunna få mycket mer stöd och hjälp av ett hotell vad gäller ett arrangemang än vad man tror. De kan tipsa om olika utflyktsmål i närheten av hotellet, arrangera picknick utefter en rallyväg, hjälpa till med kontakter med myndigheter och så vidare. Givetvis ska man också försöka se till att man får ett förmånligt paketpris om man anlitar ett hotell i samband med en träff.

En del planerar långt fram i tiden.

Slutligen kan vi informera om att styrelsen i MHRF långtidsplanerar: Den 18-19 mars 1995 hålls en kurs om "Teknik/Miljö" om t.ex. erfarenheterna av blyfritt. Men inte nog med det. I mars 1996 tänker man ha ett seminarium om fordons bevarande, i mars 1997 om försäkringar, mars 1998 ha ett FIVA-möte och frågan är om man inte hade tankar redan om 1999?! Vi ber att få återkomma när det närmar sig. I varje fall blir det ny förbundsstämma den 16 september 1995 i Motorhistoriska Riksförbundet och det känns lite mer närliggande i alla fall. □

Nordiskt Motorhistoriskt Annonsblad...

...har Du väl intresse att få, så att Du kan kolla om det händelsevis finns några delar som passar till Din Sonett?! Kontakta Jan-David Skavén, 08/93 15 65, så skickar han ett ex. utan kostnad.

Saab-Opelträffen 25 sept. 1994

Gnússar Kromén

Årets träff blev en stor succé då samarbetet med Opelklubben givit alla en stor vitamininjektion. I år hade vi en monter inne i saluhallen hos Motorcentrum i Umeå med tre Saabar, en Saabo och tre Oplar i varierande åldrar. Mycket folk passerade, beundrade och pratade gamla bilminnen under helgen.

Det var samma helg som 95 års nya bilar visades. Tyvärr fanns ingen fin Sonett att visa upp, så vi hoppas på det till nästa år då vi upprepar arrangemanget. (Några körbara Sonetter finns det väl ändå i norr, undrar red.?!). Vi hade en maxad tipspromenad med tonvikt på Saabfrågor plus några allmänbildande frågor också. Frågorna var gjorda av Martin Stenlund som tillsammans med "Sunkan" Sundgren stod för merparten av arrangemanget.

Vinnare i den knallhårda tävlingen blev Stig "Gamleman" Johansson

före Tage Ahlgren. Många deltagare visade ett mycket gott kunnande. När det så gällde att utse finaste bil blev det också knallhårt med Stig "Gamleman" Johansson etta med sin Saab Sport före Folke Nordells Opel Olympia -51. Stig är ju alltid med i täten då det gäller bilputseri och han har fina bilar. Glädjande är att han har fått lite hårdare konkurrens senaste året.

Det såldes lite grejor och fikades av hjärtans lust innan de många deltagarna kunde återvända glada och nöjda efter en lyckad träff. □

Resultat Modsport I, 1994

1. Henrik Roos Porsche 944 T
2. Jaan Tolli Porsche 948
3. Anders Hildebrand GTD 40

11. Hans Eklund Saab Sonett

Totalt 23 deltagare i Modsport I

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Höstmörkret föll då över oss till sist. De flesta har nog parkerat sina Sonetter inför vintern och hemma hos några lyser säkerligen flitens lampa i garaget upp höstmörkret. Även denna höst är jag upptagen med studier så timmarna i garaget är lätt räknade. Jag har i alla fall lyckats plocka ihop dörrarna någorlunda på 67:an. Trots att det är nya delar så är passformen urusel. Rent ut sagt obefintlig. Till min stora förvåning kunde jag konstatera att den var nästan lika dålig på min 9000 Turbo när jag plockade ihop den efter älgkrocksreparationen. Ett intensivt Sonettåkande under hösten kom att göra att jag hoppas på en lång och skön vinter så att jag slipper åka Sonett. För att helt radera den lilla fritid som återstår så har en Saab 95 från 1963 införskaffats. Kan bli en väldigt rolig bil. Tvåtaktare förstås.

Om vi återgår till gamla tvåtakts-sonetter så har vi nått fram till ch.nr. 000.183 som ägs av David Wing i Kalifornien over there. Vidare information om bilen saknas. 000.187 är

vit och ägs av Nick Wilson i Colorado Springs. Han använder den bland annat till autocross som är en slags biltävling där man kör en bana med koner på en stor parkeringsplats.



Sonett 000.187 under autocrosstävling. Bilen körs av ägarens, Nick Wilson, fru.

Väldigt populärt i vissa delar av Amerika.

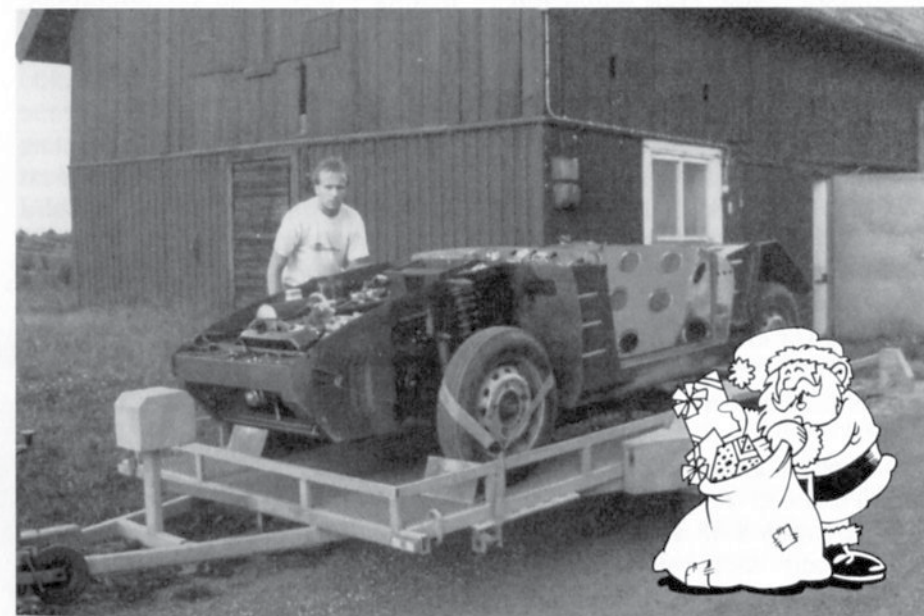
Bilen är orenoverad men körbar. Nick har ganska mycket prylar i gömmorna så han kommer säkerligen kunna hålla Sonetten i gång under många år framöver. Tyvärr var Nick inte hemma när jag var i Colorado Springs 1991 så jag fick aldrig träffa honom.

000.189 ägs av Jay Arruda i Kalifornien. Jay är/var ena halvan av J&B Imports och hans bil har funnits beskriven i en Sonettidning från åttiotalets mitt. Med största sannolikhet är det nämligen den här bilen som skulle få bli mittmotorbil med drivlina och hjulupphängningar från Saab 9000. För att allt skulle få plats så breddade

man bilen 10-15 cm. på mitten.

Jag känner inte till om den är färdig men Jay är känd för att gå i land med sina projekt. Jays far var förresten pilot på Saabs servicehelikopter i Baja 1000-rallyt 1969 om jag inte minns helt fel.

För min egen del så har jag några portar att justera på min trimmade Sonettmotor i vinter. Ström byggde/trimmade den för 15 år sedan och den satt i en Monte Carlo som jag köpte för 11 år sedan. Tyvärr fick jag den aldrig att gå bra trots att jag laborerade friskt med förgasare, avgasystem, tändningssystem osv. Nu tänker jag i alla fall gå till botten med problemet och ändra portarnas utformning. Det är inte alltid teori och



Er käre skribent tillsammans med tomte och sitt nyblästrade Sonett II chassi, önskar er alla en god jul och gott nytt år!

Sonetten - en filmstjärna?!

Axel Boey/Jan-David Skavén

Numera har vi tidningsutbyte med en rad Saabklubbar i Europa och USA vilket också avspeglar sig i materialet. De lånar/citerar ur Sonettvärlden och vi av dem och så ska det vara, då har vi alla glädje av den gemensamma kunskapsbanken.

I jan-mars numret 1994 av den Belgiska Saabtidningen "Saab 96's Club Info 19 finner man en trevlig listning

av filmer med olika Saabar som medverkar men vi håller oss till Sonetterna när vi citerar:

Dirty Harry IV – Dirty Harry slåss, och en gul Sonett III medverkar.

One crazy summer – Sonett III i en drive-in.

Manhunter – Sonett III i ett parkeringsgarage.

Joy of sex (!) – Sonett III på parkering vid en skola.

Listan är säkert inte komplett, vi är helt övertygade om att Sonetten figurerat i flera filmer. Med andra ord, vänligen sänd in filmnamn, Sonettmodell och hur den medverkar i fil-

men till tidningens adress så ska vi komplettera listan ovan till ett kommande nummer av Sonettvärlden. Någon gång måste väl även en Sonett II/V4 ha medverkat i en film! □

praktik överensstämmer i dessa sammanhang så det gäller att prova sig fram. på 70-talet fanns det en duktig kille i Norrköping, Janne Östberg, som trimmade motorer med en del okonventionella metoder. I dag är kanske Hasse Eklund den största gurun på området. Ni som såg och hörde hans tvåtaktssonett förstår vad jag menar.

När motorn är färdigfilad och ihopsatt så ska den monteras ihop med den nybyggda 9:42 special I lådan som står och väntar. Kvar är alltså att plocka ur motor och låda i bilen vilket ska bli spännande. Den fabriksnya Sonettmotorn ger ifrån sig en del konstiga ljud trots att den bara gått 30

mil. Växellådan ska också plockas isär. Det blir verkligen spännande att se hur den har burit sig åt att alstra alla malande ljud. Nya lager i växellådan sade förre ägaren i USA. Bah!!! I sanningens namn så är det bara så att även växellådor mår dåligt av att stå still i 15 år. Annars så är försäljningsknepet "nya lager i växellådan" slående likt det som finns i alla saluannonser på begagnade turbo-saabar: "Ny turbo och topp monterade". Hittills har jag inte hittat någon säljare som har några kvitton att visa....(Reds. kommentar: Det kan ju faktiskt vara gjort ändå, det är ju inte alltid som man kommer ihåg att be om ett moms kvitto...)

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Saab Idag

Saabs personaltidning fortsätter att glädja oss bilhistoriskt intresserade genom att i nummer 27 av den 18 augusti 1994 berätta om en så kallad "Saab Vintage Convention i USA. Över 350 deltagare hade mött upp i Stratton, Vermont i juli och det nämns speciellt att bland de deltagande ekipagen fanns det en Saab Sonett Super Sport. Den ser man dock inte på bild, men däremot ett antal andra Sonetter alltifrån Sonett II och Sonett V4 till Sonett III. Givetvis fanns det också många andra gamla pärlor som 96:or med soltak, 93:or och så vidare. Inte dåligt, 350 deltagare. Visserligen finns det många Saabar i USA men det är långa avstånd också, så det är starkt att så många kom på träffen.

Automobile Quarterly

Jan-Olof Blom i Bergsjö har sänt mig en udda artikel från vol. 31, nr 2 (vintern 1993) av denna tidning. Varför då udda, undrar ni. Jo, artikeln handlar till 98 % inte alls om Sonetter utan om ett för mig hittills okänt bilmärke som heter Playboy! Skorna känner jag till, och så tidningen..., men bilmärket, nej det hade jag aldrig hört talas om. I alla fall byggdes det 97 exemplar på 40-talet och det

fanns faktiskt en koppling till till Sonetten förutom siffrorna 97: Försäljningen av Playboy gick inget bra, firman gick i konkurs men i ett sista försök att rekonstruera bilmärket var man enligt artikeln inne på att bygga en sportversion av bilen med glasfiberkaross. Det var tydligen den kaross som Sonett I hade (Saab Sonett Super Sport)! Då tydligen ingen var intresserad så gav man upp planerna och 1964 gjorde man sig av med överblivna delar, prototyper och en dummy gjord av mahogny.

Automobil

I nummer 9 från september 1994 hade man en del material med Saab-anknytning. Mot slutet av tidningen visade man en härlig färgbild på ett dubbeluppslag där man bland annat ser Hasse Eklunds tävlingssonett på banan och bildtexten löd: "Segraren i Modsport, Jaan Tolli, passerar vad som förmodligen är världens snabbaste Saab Sonett. Föraren Hans Eklund kör än så länge bara in bilen med 2,3 liters turbomotor kapabel för 1,4 bars laddtryck". Ni kunde ju läsa om hans tävlingssäsong i förra numret av Sonettvärlden, det är verkligen ett getingbo han gett sig in i, men det är ju inte så illa att bygga och köra en av världens snabbaste Sonetter.

I samma nummer kan vi även läsa ett reportage om ordföranden i Svenska Saabregistret John Jonasson och den Saab 92 från 1954 som han lånat ut till en filminspelning, så alla Saabfantaster med olika smakriktning fick sitt lystmäte.

Företagspresentation Saab Automobile AB 1994-95

I en tryckt företagspresentation visar man normalt sina nya produkter, nämner sin affärsidé och visar lite bilder från produktionen. Givetvis har man även med stycken om så aktuella ämnen som säkerhet och miljö. Men det är inte alltid som man även blickar i backspegeln, men det är precis vad Saab Automobile AB har gjort. Man har en helsida om utvecklingen "Från folkbil till prestigebil" och dessutom en helsida om Saabs Museum. Bland andra bilar nämns "Catherina - en ensam skönhet och föregångare till Saab Sonett" Dessutom visas ett par bilder från muséet och vi kan se såväl Catherinan, MFI 13, Sonett II som Sonett III! Riktigt trevligt att man visar bakgrunden till dagens Saabmodeller.

Vi Bilägare

I augustinumret av Vi Bilägare hade man en notis från Saab-festivalen 1994 under rubriken "Finaste Sonetten". Det är en färgbild på Gösta Jakfors vackra Sonett I med chassinummer 3, som vann Sonettklassen. Vi ser även Gösta själv vid ratten. Han köpte bilen för 30 år sedan och i somras visade han upp den för första gången vid Saab-festivalen i Trollhät-

tan. Ödet för de övriga Sonett I:orna omnämns också i notisen.

Det är för övrigt vår förhoppning, att vi så småningom i Sonettvärlden ska kunna publicera en artikel av Gösta Jakfors om hans Sonett I.

Expressen

I "Exxet", Expressens söndagsbilaga från den 25 september 1994 så presenterar sig de olika reportrarna på ett uppslag. Då bilagan även handlar om bilar så ser vi förstås även Håkan Matson, tillika medlem i Club Sonett Sweden. Som presentation skriver han bl.a.: "Jag heter Håkan Matson och förestår i denna tidning något som heter Matsons Bil. Det handlar varken om min bil (obesiktigad Saab Sonett, 68 års modell) eller om någon obskyr bilhandel jag skulle bedriva vid sidan av (intresserad av en bättre beg. Saab, ej rost. obes. pris kan diskut?) Jag skriver om *andras* bilar". Nå för det första hoppas vi att det inte är Sonetten han vill sälja, för det andra hoppas vi att så småningom även få ett bidrag till Sonettvärlden från Håkan om hans *egen* Sonett!

Saab Driver

Denna tidning är organ för Saab Owners Club of GB Ltd., alltså engelska Saabklubben och i augusti/septembernumret 1994 har man förstås med en fyllig reserapport om Saab-festivalen 1994. På uppslaget kan vi se allt från 93:or, 95:or, 96:or, 99:or, 900:or, ombyggda Saabar, Saabar med Toppola campingvagn påmonterade och förstås Sonetter med

Gösta Jakfors Sonett I:a i förgrunden. Så för ovanlighetens skull fanns alltså även en 94:a på plats! Allt i färg, proffsigt.

Vintage

I nummer 3/94 av denna tidning som kommit ut i 30 (!) år och som är klubbtidning för Motorhistoriska Klubben i Skåne har man, förstås, ett fylligt reportage från Båstad Classic Car Show 1994. Jag skriver förstås, för det är ju Motorhistoriska Klubben som arrangerar BCCS, i år var det för 13:e gången och avslutningen tycks bara bli större och större. Bland andra fordon som visas i bild ser vi även en separat bild på en Sonett III med reg.nr. NCS 011. Bildtexten under förklarar också vem som äger den: "Herrskapet Anna och Stefan Berg, Sölvesborg, visade upp fin Saab Sonett -74 med tidsäkt skidutrustning. Termobyxor sommaren -94 måste ha varit en upplevelse i särklass!" Smart, om man vill väcka uppmärksamhet tycker vi, konkurrensen är ju stenhård. Även Sonetter förutom kan vi rekommendera Vintage, det är en klart läsvärd klubbtidning.

Auto exklusiv

Lennart Jarenbäck i Schweiz hjälper som vanligt redaktionen att bevakna vad som skrivs i Europa och han har sänt en bilaga från nr. 42 av den 13 oktober 1994. Anledningen är att en herre som heter Halwart Schrader har skrivit en artikel med en värdebarometer över Saab Sonett. Till och med Sonett I finns med! På framsidan av tidningen puffar man för artikeln

genom att skriva (i original på tyska): "Värdebarometern ägnas denna gång åt en särskilt stor raritet: den i två serier byggda Saab Sonett, en egensinnig liten sportbil med tvåtakts respektive V4-motor". Priserna är höga, om än inte realistiska i Sverige, förmodligen inte ens utomlands. Men som Lennart skriver i sitt följebrev: "När man betänker att D-marken står i gott och väl 5 SEK och att Schweizerfrancen är värd ungefär 6 SEK är det intressant att vara Sonettägare. Nåväl, nu finns det inga Sonett I till salu mig veterligt och de priser som angetts för Sonett II och III i tillstånd 1 och 2 lär ingen få uti rådande regressionsstider". Artikeln är även illustrerad med 4 bilder varav 1 i färg på de olika modellerna.

Retroviseur

Denna franska tidning, som på svenska skulle kallas Backspegeln hade i december 1993 en lång artikel med rubriken "Saab 92-96 Une trolle petite Auto" eller på svenska "Saab 92-96 ett troll till liten bil. Artikeln presenterar historien om Saabs personbilstillverkning i likhet med tidigare publicerade artiklar i ämnet. Författaren Claude Bohère presenterar en jämförelse mellan de olika modellerna i tabellform med modell, tillverkningsår, motordata, transmission, bromsar, fjädring, axelavstånd, längd, tomvikt samt maxhastighet. Trots artikelrubriken så tar man även upp data om Sonetterna. Vad gäller Sonett III, så har den fått endast en förgasartyp och högsta maxhastigheten av alla modellerna, 170 km/tim.

Sonetten får särskilt omnämmande på sidan 45 och där står det, fritt översatt: "Vad beträffar sportiga förare, besvikna över bortfallet av tuffa/sportiga varianter, är de inte mer än delvis tröstade med den tvåsitsiga kupén Sonett (ett namn som redan burits av en roadsterprototyp år 1956). Dess konstlade linjer är också signerade Sixten Sason och den finner inte mer än 1868 köpare, varav 258 två-takts anhängare. Omarbetad av Coggiola och utrustad med en motor på 1.7 liter blir Sonett III från 1970 en aning mer företrädd, dvs. 8351 exemplar, i

huvudsak avsedda för USA".

Den lilla, klassiska bilden av Sonett Nr. 19 har fått följande text: "Variationer (i två-takt) på ett tema: kupén Sonett från 1966 och prototypen till 1958 års stationsvagn. Hemma-designern Sixten Sason hade fantasi!" (I verkligheten var det ju Björn Karlström, som hade fantasin att designa prototypen MFI 13 och vad som senare blev Sonett II)

Längst ner på sidan förekommer en tabell som summerar plus och minus samt prisuppgifter för de olika Saabmodellerna, alltså inte bara Sonetten:

"Fördelarna"

Originellt utseende
Seriös uppfinning
Robust konstruktion
Beboelig/bäddbar/ (95an)
Bra väghållning

"Nackdelarna"

Motor utan själ (V4)
Nödvändigt att "blanda" till de olika modellerna
Frihjul att förlika sig med
Reservdelar svåra att hitta i Frankrike

Vad gäller priserna håller vi oss här till Sonetten:

	"I mycket bra skick"	"Restaureringsobjekt"
Sonett II	60.000 FFR	15.000 FFR
Sonett II V4	50.000 FFR	14.000 FFR
Sonett III	55.000 FFR	12.000 FFR

- Det är Lennart Jarenbäck i Schweiz som sänt mig och översatt artikeln.

Det tackar vi för och tack ni andra som hjälpt mig med Sonettartiklar!



God Jul
önskar redaktören för
dessa spalter och
hoppas ni fortsätter att
sända in klipp från
andra tidningar!




SÄLJES



KÖPES

Säljes

Verkstadshandbok Sonett II och V4
Broschyrer och instruktionsböcker
Fabriksrenoverad växellåda. Lars Einar, tel. 0155-33321,

Säljes

Saab Sonett III -72. Fin men dåliga bromsar. Lite rost i tröskel. Mycket delar följer med, bl.a. ett helt nytt rostfritt avgassystem. Pris 40.000:-
Lars Mellbo, tel. 036-84111

Säljes

Hjulhusmatta nr. 7429070 höger sida, brun till Sonett III, säljes eller bytes, helst mot något bra till Saab Monte Carlo, ex. elektrisk v-spolarpump.
Martin Stenlund, tel. 0961-11733

Säljes

Saab-festivalen 1994 finns dokumenterad på video från båda dagarna med bl.a. uppvisning, bilarna, prisutdelning, folklivet m.m. 3,5 timmar. Sätt in 295:- på p.g. 81 13 44-1 så kommer en kassett med posten. Skriv "Saab 94" på talongen, glöm ej Ditt namn och adress.
Christer Gebo, tel. 0520-133 42

Säljes

Nya handbromswirar Sonett II/V4, beg. ratt Sonett V4/III, ny svart galon över tank etc. Sonett V4, extraljus i grill Sonett III, blinkers, strålkastarpottor till alla Sonetter. Gummilister till rutor och dörrar. Backspegel "Bullit". Ring och kolla. Jag kanske har det Du behöver.

Mats 0150-129 04/010-695 86 75

Säljes

Sonett III -72 påbörjad renovering, rostlagning klar.
Pris 1800:-
Hans-Erik Olsson, Tel 0410-45 864



Redaktionen
önskar alla
Sonettvärldens
läsare
*En God Jul
och
Ett Gott Nytt År*

Reservdelslagret

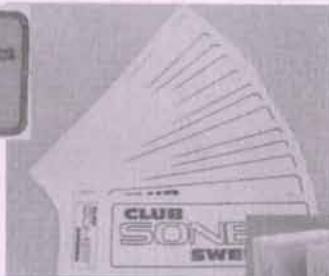
Behöver Du reservdelar till Din Sonett?!

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



Tygdekal 25:-



Klisterdekal

en stor och en liten 10:-

Samlingsmappar

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



Sonettklocka

Unik Sonettklocka, endast tillverkad i 100 exemplar. Klockan har kvartsurverk, datum, boett i metall och armband i läder. Urtavlan är vit och trycket mörkgrått. Priset är endast 250:- + 10:- porto.

Klippark

Pappersmodell av en Saab Sonett III, pris 50:- inkl. porto



OBS! Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen "samlingsmappar, tygdekal, klisterdekal, klocka eller klippark".