

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



- ★ Inbjudan Vår- och Årsmöte
- ★ Kallelse Reservdelsträff
- ★ Förslag stadgeändringar
- ★ Saab Sonett 94, 1956

2
1995

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

För lite drygt ett år sedan så var jag och Berndt Eliasson på MHRF:s seminarium om bland annat föreningsstadgar. Det resulterade i att styrelsen i Club Sonett Sweden fann att det nu efter nästan 15 års existens sedan grundandet av klubben 1981 var dags att se igenom våra stadgar. En hel del impulser och förslag fick vi med oss från seminariet, annat har styrelsen kompletterat med. En klubb ska förstås utvecklas med sin tid och det måste även klubbens stadgar göra. För att ge några exempel så kan jag nämna att miljöfrågorna mer och mer lyfts fram i vår hobby och även den kulturella insats som de motorhistoriska klubbarna gör. Därför kan ni i detta nummer av Sonettvärlden läsa det förslag till reviderade stadgar, som styrelsen i Club Sonett Sweden kommer att lägga fram på årsmötet 1995. Det är alltså årsmötet som ska besluta, men självklart ska ni ta vara på möjligheten att ge synpunkter på förslaget redan innan dess, så att vi förhoppningsvis slipper finslipa stadgeförslaget på själva årsmötet. Med andra ord, har ni åsikter om stadgeförslaget, hör av Dig på en gång till redaktionens adress!

Årsmötet är för övrigt i år sammanslaget med vårt traditionella vårmöte. En fyllig kallelse finner Du i detta nummer av Sonettvärlden. Det är givetvis vår förhoppning att så många som möjligt kommer. Vi tror att platsen, Smålands Bil- Musik- och Lek-saksmuseum i Rydaholm väl tillgodoser skiftande smakriktningar för olika åldrar i familjen. Dessutom brukar våra vårmöten vara något extra med bland annat omröstning om finaste Sonett 1995. Alltså, vi ses den 20 maj!

I år gör vi även en nysatsning. Den 3 september ska vi ordna en reservdelsträff i samband med Östgöta Saabklubbs Marknad i Linköping. Där får ni chansen att både köpa och sälja reservdelar till era Sonetter. Man får alltid höra, att det inte finns så mycket reservdelar i privata händer till dem, kom och bevisa motsatsen! Vi kommer även att ta dit diverse delar från klubbens reservdelslager. Kallelse till reservdelsträffen hittar Du också i detta nummer.

1995 års säsong är här, Sonetten bara längtar efter att få köras, gör den inte besviken!

Ha det bra tills vi ses,

Jan-David Skavén

CLUB
SONETT
SWEDEN

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Tidningens adress

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

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 73 Ljungsbro
013-631 67

Styrelsen

Jan David Skavén, ordförande
08-93 15 65
Mats Persson, sekreterare
013-631 67
Johnny Johansson, kassör
0521-22 12 50
Åke Olsson, klubbmästare
0495-405 95
Hans Eklund, rådgivning reservd.
0520-136 36
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

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
08-58 02 62 22
Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39
Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Medlemsavgift
125:-/år

OMSLAGSBILD:

Något att fästa blicken på... Vi menar givetvis Saab Sonett Super Sport, eller Sonett I, eller Saab Sonett 94, kär bil har många namn.

Nästa nummer av

SONETTVÄRLDEN

beräknas utkomma i början av oktober 1995.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 augusti.

Sonett II – några minnen och personliga synpunkter

Gunnar A. Sjögren

MFI 13 blir Saab Sonett II och visas upp

De tre första bilarna som kom till får väl närmast ses som provexemplar att lära sig på och av. Bråttom hade det varit och bråttom fortsatte det att vara. Åtskilligt var lite primitivt och en hel del grejor fattades i utrustningen, men kärrorna fungerade skapligt och kunde användas som objekt att testa ideer till förbättringar på.

Enligt Linköpings planer och förhoppningar skulle ett antal visningsbara bilar ur en beställd förserie om 25 exemplar finnas tillgängliga i tid för att kunna ställas ut på bilsalonger våren 1966, alltså bara cirka ett år efter det att MFI 13 presenterades i all sin ofullgångna glans. Därtill kom att bilder och tekniska data måste fram till de trycksaker som behövdes. Eftersom detta sista låg inom mitt ansvarsområde minns jag mycket väl hur vi fick kämpa mot tiden.

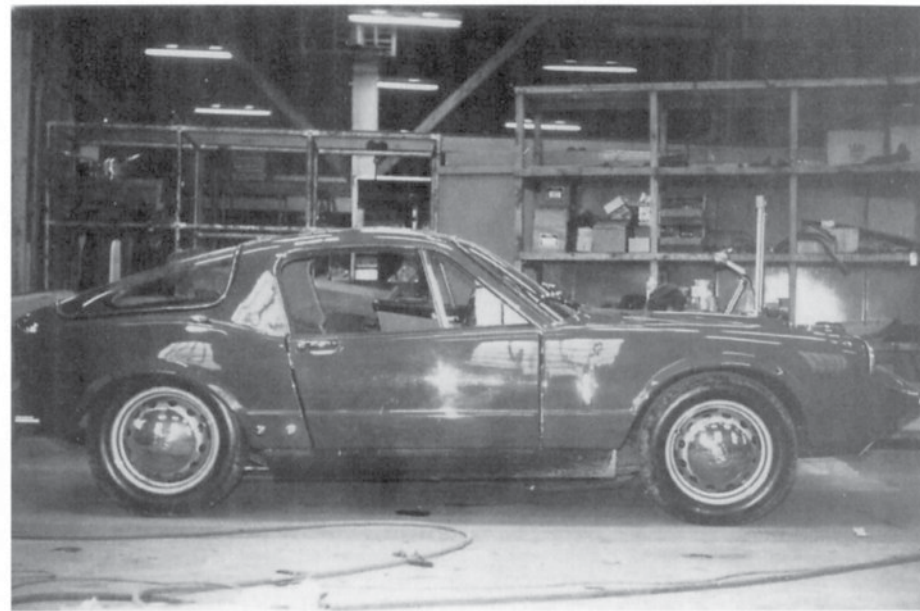
Vi började med att ta två bilar, en röd och en i ljust grå metalliclack, till en fotostudio i Lund för en omgång



tagningar, under sträng sekretess och med och utan modeller och rekvisita. Därav blev pressbilder i färg och svartvitt samt en vy att illustrera ett enkelt datablad i olika språkversioner med. Databladet användes vid en pressvisning på Hotel Foresta på Lidingö, alltså vid Sonett II:s allra första framträdande inför mediefolk. Bilen kom som omslagsbild på motortidningar och det blev illustrerade artiklar i såväl dags- som fackpress.

Men allteftersom bilen mognade och började finna det utförande i vilket den kunde "typas" och gå i serieproduktion ändrade den sig i klart synliga detaljer. Bilder som framställdes den ena dagen kunde inte användas den andra. Huvlås ändrades, luftintag och utsläppsöron för ventilation tillkom, inredningen fick nytt utseende, en sorts kylargrill tillkom, parkeringsljusen fram dansade runt men stannade i form och placering under "skidbrättorna" i fronten. Och emblem tillkom.

Databladet var interimistiskt, så fick även trycksak nr. 2 bli, en folder i rött och svart, till vilken vi behövde bilder



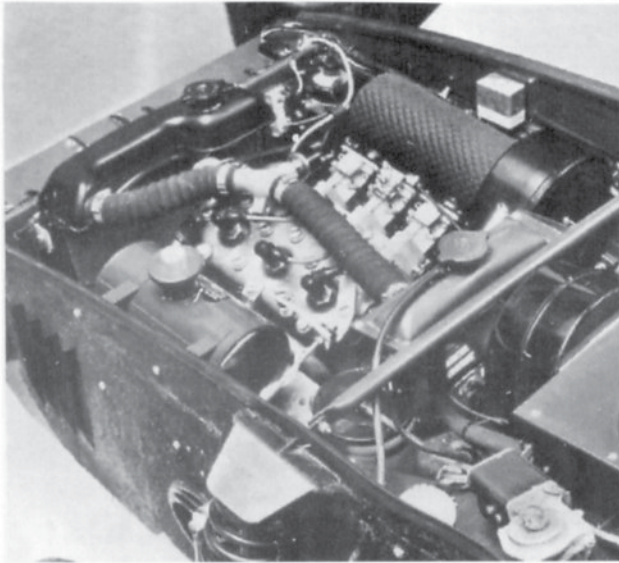
På bilden ser vi en tidig Sonett utan ventilationsutsläpp, med huvlås à la Triumph och blinkers uppe på huven.

vi inte kunde få med kamerans hjälp. Det redaktionella arbetet utfördes den här gången i Göteborg där jag satte igång att göra ett antal teckningar. Nattarbete förstås, inte bara en gång utan flera, men sånt hörde till jobbet. (Semester brukade jag mer än en gång kunna unna mej först vid jul-tid, då allt rörande nya årsmodeller och skilda språk- och utförandeformer av broschyrer och info-material till generalagenterna var avklarat. Sommaren var den mest hektiska perioden. Tillkomsten av Sonett II gjorde det inte lättare. En gång åt jag en sen middag i Göteborg och flanerade sedan på gatorna för att klockan 4 på natten kunna stå vid pressen i ett tryckeri och se ifall begärda justeringar lett till att jag med ett OK plus sig-

natur vågade godkänna det uppnådda och släppa nattskiftet fritt att köra för fullt. Begränsade arbetstider fanns inte, man hade ju ett jobb och ett ansvar. Och sekretessen måste till varje pris hållas.

På salong och bana

Nästa publika evenemang för Sonett II:ans del var bilsalongen i Genève, mars 1966. Bilen kråmade sig så gott den kunde på sitt podium och behövde alls inte känna sig som en katt bland hermelinerna, även om den betraktades med viss skepsis av en del förståsigpåare och naturligtvis inte kunde räkna med att väcka sensation. Saab hörde ju alltså till uddamärkena och kämpade dessutom i motvind genom att inte kunna erbjuda



Den trecylindriga tvåtaktaren var lätt att komma åt liksom senare V4:an.

da något mer attraktivt och säljande under motorhuvu än en 3-cylindrig tvåtaktare. 66:ornas 3-förgasare gav knappast ökad status.

På en av utställningsdagarna, kanske var det redan i anknäring till pressvisningen, arrangerade Saab demonstrationskörningar med Sonetten på en tävlingsrundbana ett stycke in på fransk mark. Det var nog huvudsakligen motorjournalister som inviterats. Uppslutningen var god, både vid förfrisknings- och utspisningsborden och i köerna till bilarna. (ifall där var mer än en, jag minns inte riktigt). Uppvisningsförare nr. 1 var givetvis Erik Carlsson. (Ingen tilläts förstås att köra iväg på egen hand.) Som hörande till värdfolket ville jag inte ta för mej förrän hugade gäster haft tillfälle att känna vad Sonetten gick för, men rätt vad det var hörde jag: "Har du åkt än Gas?" Det var Erik

som frågade. "Jaså inte, kom då så tar vi några varv!" Jag förstår mycket väl en engelsman som efter att ha åkt sa: "I didn't believe that a car could do anything like this!" Han menade nog kombinationen förare-bil.

Det var faktiskt en både tjugande och hisnande upplevelse. Och visst kände jag mej lite skraj trots att jag förnekade detta då Erik, som nog såg hur jag spände mej, undrade: "Du är väl inte rädd?" Hjulen höll sig av någon obegriplig anledning innanför asfaltkanterna hela tiden, men det kan inte ha varit många millimeters marginal när vi gick ur kurvorna.

Att jag berättar det här beror på att 2-takts-Sonetten fick ett antal köpare i Schweiz och blev segerrik i den där utövade formen av tävlingar som kallas Bergsrennen.

Dåvarande Saab-importören och -generalagenten i Schweiz, Gebr.



Som sagt, sportigheten kunde inte nog betonas. Teckningen, som är gjord av Gunnar A. Sjögren fanns med i en försäljningsbroschyr från 1967.

Macchi, med huvudsäte i Zürichområdet hade sitt namn efter en brödratrio, vilken till en tredjedel i hög grad ägnade sig åt biltävlande mellan alptopparna och skaffade sig många prispokaler med just Sonett II, när den tiden var.

Polisen förbjöd men ändrade sig

En gång på sommaren 1966, medan befintliga Sonetter ännu till hundra procent var av förserieutförande, var jag med en av Saabs fotografer ute på en tur med en grön Sonett för att få bildförrådet lite berikat. Vid Vreta kloster passerar man vid ett ställe över Göta Kanal, och längs kanalen går en ganska bred promenadväg. Vi tyckte att vi kunde ta oss ner på den

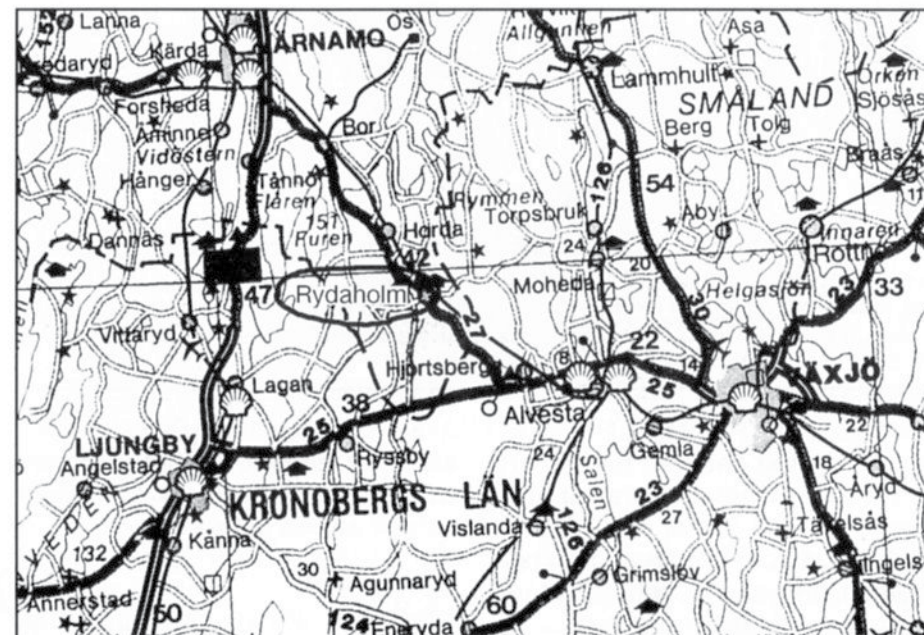
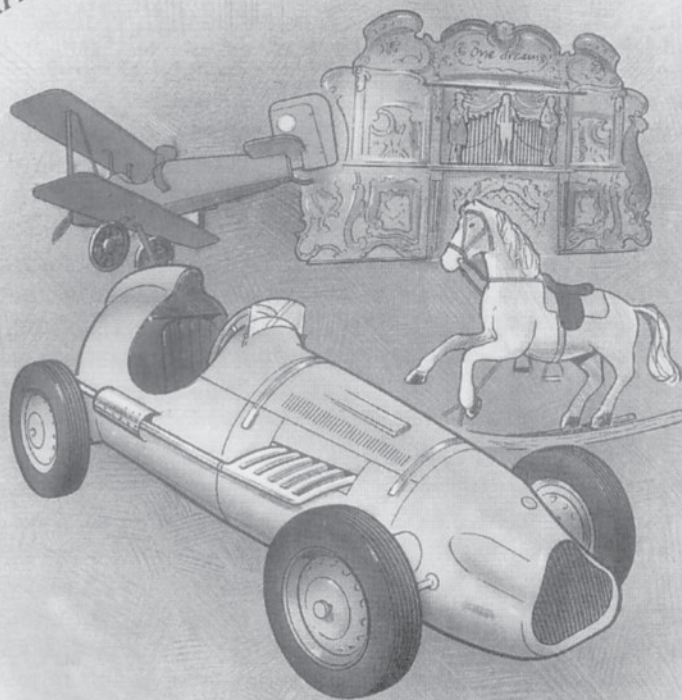
vägen för att få några bra bakgrunder men hade inte hunnit till mer än ansatsen då vi hejdades av ordningsmaktens representanter, som råkat komma åkande. Vi underrättades om att vårt tilltag inte var lovligt och genast måste avbrytas ifall vi ville undgå tråkiga påföljder. Men polismännen tittade nyfiket på Sonetten och började fråga. Vi berättade och erbjöd dem att en i sänder åka med en bit och känna på sportvagnen. Vilket tacksamt accepterades. Se'n var det inga problem med att få köra ner en bit längs kanalen. Vi önskades lycka till. Några av de bilder som kom till har figurerat i publikationer både inom- och utomlands.

Forts. i nästa nummer

Inbjudan till Vårträffen och Årsmötet lördagen den 20 maj

I år träffas vi på Smålands Bil, Musik och Leksaksmuseum i Rydaholm. Det ligger mellan Växjö och Värnamo i Småland. För att ni lätt ska hitta publicerar vi en karta på nästa sida och när ni väl är i Rydaholm är det pilat från genomfartsleden.

• SMÅLANDS BIL, MUSIK OCH LEKSAKSMUSEUM •
• RYDAHOLM •



Programmet blir följande:

Vi ses **klockan 12.00** och tar en fika med fralla. Därefter startar vi årsmötet, som i år blir extra viktigt då vi ska klubba de uppdaterade stadgarna för Club Sonett Sweden. Med andra ord hoppas vi få se extra deltagare!

Efter årsmötet guidar Ingemar oss genom sitt museum. Vi tors lova att muséet har något för de flesta smakriktningar och för såväl ung som gammal. Därefter kör vi en kort rallyslinga på 30 km och svarar på tipsfrågor. Vid återkomsten till muséet röstar vi om Finaste Sonetten våren 1995 varefter vi åker i samlad trupp till Rydaholms världshus där klubben bjuder medlemmarna på mat och i samband med det sker också prisutdelning för såväl tipsfrågorna som finaste Sonetterna. Förresten bjuder Club Sonett Sweden inte bara sina medlemmar på världshusmaten. Vi står även för medlemmarnas fika vid 12-tiden och entrén till muséet!

Av matskäl vill gärna vår klubbmästare Åke Olsson ha er **anmälan senast den 14 maj**. Han kan nås på tel. 0495-40595.

Nu har vi gjort vad vi kan för att göra ett attraktivt vår- och årsmöte. Nu är det Din tur att ställa upp och det gör Du genom att komma. Med andra ord, hjärtligt välkomna den 20 maj!

Trimmad Sonett

Mats Jonsson

Ända sedan jag köpte min Sonett -73:a i Arizona 1991 har jag lidit av tvångstankar: Jag måste trimma den. Trimningen påbörjades vintern 1993 och förbättrades våren 1994. Jag tänkte här försöka dela med mig av mina erfarenheter då jag misstänker att det kliar i fingrarna hos flera i läsekretsen.

Redan under 900-mila resan i Amerika 1991 stod det klart för mig att något var tvunget att göras åt motoreffekten: 65 hästar är ju inte så hävligt även om det är en märkbar skillnad mellan 1.5 och 1.7-liters motorerna. Problemet med 1.7 litersmotorn i Sonettutförande är att det sitter kolvar monterade som ger lägre kompression än de som fanns i trimningsatserna. Orsaken till att 1.7 litersmotorn kom att användas var att avgasreningslagarna ändrades i USA. För att inte nya certifieringar av olika slag skulle behöva göras valde man att behålla 1.5 liters motorns effekt på 65 hk genom att sänka kompressionen. Metoden var simpel: Man använde kolvar som inte gick ända upp till topplocksplanet på blocket. Det första man alltså bör göra om man ska trimma en Sonett med 1.7 liters motorn är alltså att byta kolvar. Hade man istället valt att använda vanliga 1.7 literskolvar kan man antaga att effekten skulle hamna på 75-80 hk. På 70-talet fanns det en trimsats att köpa som gav 90 hk men då tillkom

även en annan kamaxel och förgasare. Det motorkonceptet användes även i Saab 96S som var en sällsynt variant av den gamla 96:an.

GTI-dödare

Något som är viktigt att göra vid en trimning är att bestämma sig för vad man ska ha bilen till. En racebil behöver helt andra prylar än en bil som är avsedd för landsvägskörning. Jag hade redan på ett tidigt stadium beslutat mig för att bygga en motor för landsvägsbruk och med förhoppningen att kunna knäcka en och annan GTI. Således behövdes ingen värstingmotor med stålvevaxel och smidda kolvar och kostnaderna kunde därmed hållas nere.

Av ekonomiska och tidsmässiga skäl gjordes trimningen i två etapper. Till sommaren 93 monterades en vassare kamaxel, Weberförgasare och topplock med större ventiler. Jag valde att fuska lite och brydde mig inte om att byta lager i motorn trots att den hade gått drygt 10000 mil. Detta är emellertid något man inte bör fuska med då man trimmar



Trimningsobjektet. Sonett -73.

eftersom det kan leda till dyrbara haverier.

Konceptet

Kamaxeln jag monterade var en omslipad Hedlund-kam med beteckningen NH44 och är ett mellanting till Saabs 7.2 och 7.6 kammar. Förgasaren kom att bli en Weber DGV 32/36. I trimsaterna använde Saab en Weber DFV 32/36 men eftersom dessa båda är väldigt snarlika och prisskillnaden är stor så inköptes en av den förstnämnda typen i USA för 150 dollar. Avståndet mellan portarna är lite större i DGV-förgasaren varför inloppet i insuget fick filas upp några mm. Dessutom så valde jag att hyvla ner förgasarfoten på insugningsröret ca. 5 mm för att få ner förgasaren lite. Alla vet ju hur dåligt det är med plats mellan huv och förgasare på Sonetterna.

Topplocken jag använde motsvarar de som fanns att tillgå i lilla rallysatsen (100 hk) på 70-talet. De var plana-

de runt 1.5 mm och var försedda med större ventiler. 37 mm på avgassidan och 43 mm på insugssidan. Ventilfjädrarna är av en hårdare typ och avgashålen är upptagna för att de ska passa mot de grövre aluminiserade 1 3/4" avgasrören som Motorsport Sweden har tagit fram. Förbränningsrummens volym hamnade på 36-37 cc. I och med det dåliga kompressionsförhållandet som kolvarna orsakade kunde tändningen ställas relativt högt och bilen verkade gå bäst vid 10-12 grader f.ö.d.

Resultat

Resultatet blev en motor som var piggare än originalet men ändå kanske inte lika pigg som jag hade hoppats på. Dessutom visade det sig att originalkopplingen var lite för klen. I efterhand har jag haft lite misstankar om att motorn skulle kunna ha gått bättre med en annan förgasarbestyckning då den verkade ha gått lite

för magert. Originalbestyckningen på den förgasartypen jag använde ska enligt expertisen räcka till runt 100 hk men det här med bestyckningar är alltid väldigt knepigt. För att få det ordentligt utfört så bör man åka till någon expert med rullande landsväg. Innan man gör detta är det viktigt att se till att man har en fräsch fördelare. Har den gått, som de flesta har gjort, 10000 mil är det bara renovering som gäller. Tyvärr glömmer de flesta bort fördelaren och faktum är att många otrimmade 20000-mila motorer skulle gå bättre med en fräsch fördelare.

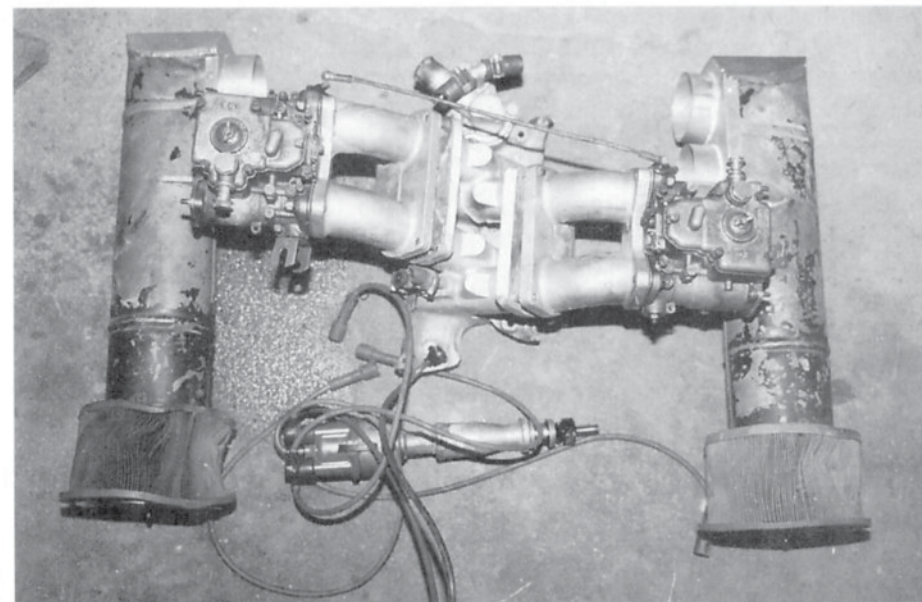
Mot bättre tider

Till sommaren -94 stod en tystgående växellåda högt på önskelistan samt lite mer drag i motorn. Motorn skulle ändå lyftas ur eftersom lamellerna tog slut i höstas. Det tråkigaste med att plocka ur motorn på en III:a är motorhuvens och alla dess hemliga fästpunkter. Tiden gick och inget hände men på senvintern berättade Rolf Jensen i Borås att han kände till en 1815cc-underdel som var till salu. Detta var precis vad jag behövde och nu var projektet i full gång. (Ni vet väl den outslitliga klyschan: There is no substitute for cubic inches). Förstärkt koppling med lättat svänghjul hade jag liggande sedan tidigare och en gammal växellåda som jag hade haft i en 96:a 10 år tidigare letades fram ur gömmorna. Egentligen så var det inget fel på den gamla lådan förutom att den inte lät frisk på 2:an. Enligt förförre ägaren som är bosatt i Las Vegas så kom det oljudet redan 1979 och det var därför funktionellt sett

ingenting att oroa sig för men jag tyckte att det var lika bra att göra något åt det hela nu när jag ändå var igång.

Den tilltänkta växellådan var försedd med 96:ans slutväxel varför Sonettens dito skulle monteras. Jag hade bestämt för mig att lådan hade gått tyst och fint när den senast användes men det visade sig att samtliga lager i den var slut och behövde bytas.

Motorn hämtade jag i Borås en snöig lördag i mars. Enligt uppgift hade den suttit i en rallycrossbil och topparna som hade varit monterade var rejält portade. Dessutom hade ett gammalt hederligt korsinsug varit monterat. Byggherre hade Ström i Trollhättan varit. Det första jag gjorde när jag fick upp motorn i stativet var att kolla alla lager och cylinderlopp. Ett ramlager visade sig vara slitet varför samtliga ram- och vevlager byttes ut. Jag valde att montera Clevites bly-bronslager vilket rekommenderas av motorexperter. Cylinderloppen var fina varför de bara honades lite fint. Kolvarna visade sig vara gjutna med diametern 93 mm vilket är vanligt att finna i Ström-motorer. De här kolvarna håller inte i några värsrtingmotorer men duger bra i landsvägstrimmade motorer på 100-120 hk. I mitt fall var det inte heller några problem eftersom det var fräscha grejor. Bottendelen plockades ihop och oljepumpen kontrollerades. Alla skruvar momentdrogs självfallet och låstes med Loctite. Topplöck, kamaxel, insug mm. flyttades över från den gamla maskinen och allt verkade bra.



Önskedrömmar under Sonett-huven, korsinsug!

Växellådsproblem

Det som kom att orsaka mig en del problem var växellådan. Den tilltänkta växellådan renoverades genom att alla lager byttes ut och en ny Sonett-slutväxel monterades. Det visade sig att samtliga lager i den tilltänkta växellådan var slut och jag tycker det var konstigt att den gick så tyst när jag hade den i min gamla 96:a en gång i tiden. Bakre pinjonglagret hade till och med djupa sår i lagerbanorna. Efter hopmonteringen monterades en förstärkt koppling med ett något lättat svänghjul. När allt kommit på plats så monterades även en oljekylare med tillhörande termostat så att oljetemperaturen ska kunna hållas på en lämplig nivå när Sonetten och jag ska ut och jaga Golf GTI:er...

Maskinen provstartades och oljetryckslampan slocknade. (Lättnad). Vid efterföljande provkörning visade det sig att växellådan inte fungerade som det var tänkt. Av någon, ännu outredd anledning, kunde ett malande ljud höras på 4:an under belastning mellan 55 och 85 km/tim. För att det skulle bli någon Sonettåkning i sommar så återmonterades den gamla växellådan igen och allt fungerade perfekt. Återstår gör en del bestyckningsjobb i förgasaren.

Bekvämare med 9000 Turbo

För att inte sommaren nu ska vara helt problemfri så har innertaket en benägenhet att lossna när det blir varmt. (Min bil är en sen 73:a varför den egentligen är en 74:a). Med hjälp

av lite spraylim så går det att få taket på plats ett tag innan det ramlar ner på nytt. Jag har tänkt att byta gummlist i vindrutan någon gång och då är det läge att montera ett nytt innertak vilket faktiskt fortfarande finns att köpa hos Saab. Inte illa efter 21 år. Priset är väl inte så mycket att hurra för: Cirka 1000 spänn!! För lite galon. Nåväl, originalgalon till all ära.

Vad blev då resultatet? Motorn blev avsevärt piggare än den gamla. Ett ovetenskapligt 0 till 100-test med ett stoppur pekar på att accelerationstiden reducerades mellan 2-3 sekunder. Idag når den 100 knutar på mellan 9 och 10 sekunder vilket är rätt hyfsat men mot min 9000 Turbo på 175 tjugotusenmilahästar så är den chanslös. Det enda som egentligen

skiljer från fjolårets motor är alltså i stort sett lite mer cylindervolym och andra kolvar. Fjolårsmotorn upplevdes som trött och grinig på låga varv medan den här drar snällt från 50 km/h på fyran. Ökad cylindervolym från 1700 till 1815 cc i kombination med en annan förgasarbestyckning kan anses vara orsaken till denna förbättring. Något som däremot saknas i bilen är en femte och sjätte växel. Eller åtminstone en overdrive. Att ligga i 120 på fyran gör att man till sist undrar när motorn ska ramla bort. När man sedan sätter sig i min gamla 9000 Turbo, njuter av luftkonditioneringen i sommarvärmen och ställer farthållaren på 190 km/ så undrar jag varför jag håller på med Saab Sonett... □

Produktion av Sonett II och Sonett III

Den här listan har vi publicerat förut i Sonettvärlden, men då det kommit en hel del nya medlemmar sedan dess så är det dags att vi publicerar den igen. Det kan ju vara kul att se hur många som producerades respektive år.

År	chassinummer	antal bilar	övrigt
1966	1-28	28	Förprod.
1967	29-258	230	Tvåtaktare
1967	259-328	69	V4
1968	329-1228	899	
1969	1229-1869	639	Slut Sonett II
1970	70500001-70500303	303	Sonett III
1971	71500001-71501265	1265	
1972	9772500001-97725002000	2000	
1973	97735000001-97735002300	2300	
1974	97745000001-97745002500	2500	Slut Sonett III

Förslag stadgeändringar för Club Sonett Sweden

Då våra stadgar behövde ändras och kompletteras ger styrelsen för Club Sonett Sweden nedan sitt förslag att föreläggas årsmötet 1995. Vi har tagit hänsyn till de förslag som MHRFs seminarium i föreningskunskap gav oss 1994 samt kompletterat med egna klubbpassade regler. De meningar eller ord som är kusiverade är nya, de andra är oförändrade sedan tidigare. Vi vill betona att det är ett förslag som ni innan och under årsmötet har möjlighet att ge era synpunkter på.



Stadgar för Club Sonett Sweden.

Först publicerade i klubbens medlemstidning 2/1982.

Reviderad version antagen vid klubbens årsmöte i Rydaholm den 20 maj 1995.

1 § Klubbens namn

Klubbens namn är Club Sonett Sweden.

2 § Klubbens målsättning och syfte

Club Sonett Sweden är en ideell sammanslutning, som utan ekonomiska intressen i en kulturbevarande anda har till ändamål att - inom och utom landet - bevara och öka kunskapen och kännedomen om SAAB SONETT och liknande sportvagnar, baserade på Saab-delar.

3 § Klubbens verksamhet

Klubben ska verka för den i paragraf 2 angivna målsättningen genom ändamålsenlig verksamhet såsom:

- Dokumentera historiken genom insamling av litteratur och dokument angående Saabs sportvagnar.
- Publicera medlemstidning.
- Publicera medlemsförteckning/fordonsförteckning.
- Upprätthålla kontakten med andra in- och utländska klubbar med likartad målsättning.
- Samarbeta med myndigheter/branschorganisationer.

- Underlätta för medlemmarna att bevara och restaurera Saab Sonett på ett vederhäftigt sätt.

- Arrangera årsmöte, klubbmöten, träffar eller liknande för att underlätta och uppmuntra medlemmarnas ideella kulturbevarende verksamhet.

4 § Medlemsskap

Medlemsskap kan erhållas av ägare till Saab Sonett och andra sportvagnar enligt 2 §, av entusiaster med visat intresse för dessa samt av klubbar inom och utom landet. Det är alltså ej ett krav att man äger en Saab Sonett.

På förslag av styrelsen kan särskilt förtjänt person utses till hedersmedlem av årsmötet.

5 § Utträde och uteslutning

Medlem som genom skriftlig anmälan begär att få utträda ur klubben befrias omedelbart från medlemsskapet. Inbetalda avgifter återbetalas ej.

Medlem som genom sitt uppträdande skadar eller skadat klubbens anseende kan på styrelsens förslag uteslutas av årsmötet, varvid minst tvåtredjedels majoritet röstar för uteslutning.

6 § Beslutande och verkställande organ

Högsta beslutande organ är årsmötet eller utlyst allmänt möte.

Den omedelbara ledningen av klubbens verksamhet handhas av en styrelse som verkställer beslut från årsmöte eller klubbmöte och som också fattar nödvändiga beslut om klubbens löpande verksamhet under verksamhetsåret.

7 § Styrelse

Styrelsen väljs av årsmötet, ordföranden för ett år och sex ledamöter jämte två suppleanter för två år på sådant sätt att varje årsmöte utser ordförande, tre ledamöter och en suppleant.

Styrelsen förvaltar klubbens angelägenheter enligt sedvanlig föreningspraxis och de särskilda instruktioner årsmötet beslutar.

Med undantag av ordförandeskapet fördelar styrelsen själv övriga ledamotsfunktioner sinsemellan och får tillsätta utskott och arbetsgrupper för särskilda uppgifter. Styrelsen är beslutsmässig när minst 5 av dess ledamöter eller suppleanter är närvarande. Vid jämnt antal röster har ordföranden utslagsröst. Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden eller då minst 5 ledamöter så påfordrar.

8 § Firma

Klubbens firma - Club Sonett Sweden- tecknas av ordföranden i förening med sekreteraren eller kassören. Kassören och ordföranden tecknar var för sig konton i bank och post. Styrelsen handlar på klubbens vägnar och företräder denna inför myndigheter och domstolar.

9 § Verksamhetsåret samt årsmöte

Klubbens verksamhets- och räkenskapsår omfattar kalenderåret.

På tidpunkt och plats som bestäms av styrelsen, dock med inriktning på första halvåret, hålls årsmöte, till vilket kallelse skall utgå till medlemmarna senast två veckor före mötet genom styrelsens försorg. Meddelande om andra klubbmöten och -träffar görs i god tid.

På årsmötet skall följande ärenden förekomma:

- 1 Justering av röstlängd/medlemslista.
- 2 Mötets öppnande samt val av mötesordförande.
- 3 Val av protokollförare, två protokolljusterare, tillika rösträknare.
- 4 Genomgång och godkännande av föregående årsmötesprotokoll.
- 5 Fråga om kallelse skett stadgeenligt.
- 6 Uppläsning och godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse.
- 7 Fastställande av resultat- och balansräkning.
- 8 Uppläsning av revisorns granskningsberättelse.
- 9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
- 10 Val av klubbordförande.
- 11 Val av tre styrelseledamöter och en suppleant.
- 12 Val av en revisor och en revisorssuppleant.
- 13 Fastställande av årsavgift efter förslag från styrelsen.
- 14 Val av ledamöter i valberedning.
- 15 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner.
- 16 Övriga frågor.
- 17 Mötets avslutande.

10 § Revision

För granskning av klubbens räkenskaper och för genomgång av styrelsens förvaltning i övrigt skall finnas en revisor jämte en revisorssuppleant, utsedda av årsmötet för ett år i taget.

Räkenskaperna skall avslutas snarast efter årsskiftet och senast 31 januari hållas tillgängliga för granskning. Styrelsen skall senast en månad före årsmötetsdagen tillhandahålla revisorn räkenskapshandlingar och styrelseprotokoll för granskning. Revisorn skall närsomhelst under verksamhetsåret på begäran erhålla tillgång till räkenskapsmaterial och kassa för erforderliga kontroller. Revisorn skall till årsmötet avge skriftlig berättelse över sin räkenskapsgranskning och genomgång av styrelsens verksamhet.

11 § Avgifter

Medlem betalar per kalenderår årsavgift, vars storlek bestäms av årsmötet. Årsavgiften skall erläggas före årsmötet eller senast före utgången av april månad om årsmötet infaller senare under året. Medlem som ej erlagt avgift enligt ovan, anses härigenom ha utträtt ur klubben och har ej rösträtt.

Klubben har rätt att för ny medlem ta ut inträdesavgift vars storlek bestäms av årsmötet.

Hedersmedlem är befriad från årsavgift.

12 § Rösträtt

Medlem som erlagt årsavgift inom stadgad tid äger rösträtt vid årsmötet. Val och beslut avgörs med enkel majoritet, varvid varje medlem äger en röst. Vid lika röstetal tillgrips lottning vid val, i övrigt äger ordföranden utslagsröst. Kvalificerad majoritet - två tredjedelar av närvarande - krävs vid utslutning av medlem, ändring av stadgarna eller upplösning av klubben.

13 § Allmänt möte

Extra ordinarie allmänt medlemsmöte skall hållas när styrelsen anser det erforderligt eller när minst 1/10 av klubbens medlemmar påkallar det. Styrelsen är då skyldig att utfärda kallelse till sådant möte. Tid och plats för mötet bestäms av styrelsen.

Beträffande kallelse till mötet, frågor på dagordningen och röstning gäller i tillämpliga delar vad som årsmötet stadgat. Till kallelse till allmänt möte skall bifogas dagordning och eventuella motioner till mötet.

14 § Stadgeändring

Förslag till ändring av dessa stadgar kan väckas av envar medlem och skall skriftligen vara styrelsen tillhanda senast åtta veckor före årsmöte eller klubbmöte. Förslag till stadgeändring skall bifogas kallelse till årsmöte eller klubbmöte. Ändring av klubbens stadgar beslutas av årsmötet eller av två på varandra följande klubbmöten med kvalificerad majoritet vid ettvar av dessa.

15 § Klubbupplösning

Endast klubbens styrelse kan till årsmöte eller allmänt möte föreslå att klubben upplöses. Beslut om upplösning måste fastställas vid tre på varandra följande årsmöten eller allmänna möten och med minst 3/4 av de närvarandes röster vid ettvar av dessa.

16 § Disposition av klubbens tillgångar vid upplösning.

I händelse av klubbens upplösning skall klubbens tillgångar - sedan skulderna betalats - tillfalla närstående klubb eller förening.

Visste Du att Peter Clarke under 1994 tog en Sonett V4, 1967 och en Sonett III, 1973 från USA till Christchurch, Nya Zeeland. Det blir de första Sonetterna i landet och de ska ingå i en väns och hans egen samling av historiska Saabar. Uppgiften har vi hämtat från New England Sonett Club News, Vol. XIII, No. 4 från den 31 maj 1994.

Sonetten - en tävlingsbil?

Torsten Åman

Ja, det kan man numera säkert tänka sig, även om man då får hålla sig till de numera så populära veteranracen. Hasse Eklund har ju visat vad som går att göra om man är skicklig både som bilbyggare, motortrimmare och förare. Men när Sonetten projekterades i mitten av 60-talet var det ingen som hade några tankar på att den skulle kunna användas för tävlingsbruk. Men till anrika Coupe des Alpes 1966 var det i alla fall dags...

Början till slutet

I mitten av 60-talet hade Saabs tvåtaktare börjat nå gränsen för sin för-

måga på de internationella rallybanorna. Efter Erik Carlssons exempel lösa framgångar - med vinster i bl a

På bilden snett bakifrån av den grå bilen (Eriks och Torstens) ser man hur snabbpåfyllningen till bränslet placerats nästan mitt i bakrutan (!) Den uppmärksamme kan även se att ventilationen förbättrats, dels genom en liten öppning i främre sidorutan, dels en ventilationsanordning på sidan av bakrutan.



engelska RAC-rallyt 1961,62 och 63 och Monte Carlorallyt 1962 och 63 - stod det nu klart att 841 cc och 85 hästar inte räckte till. Trots att Saabs nykomlingar i stallet - Stig Blomqvist, Per Eklund, Åke "Bryggarn" Andersson och finländaren Simo Lampinen - gjorde sitt bästa för att upphäva tyngdlagen, kunde dom inte matcha Fords Cortina, Lancias Fulvia eller Renaults R8 Gordini.

Men ett seriöst försök till skulle man göra. Och då handlade det om den helt nya Sonett II och det legendariska alprallyt, Coupe des Alpes.

ASJ, AB Svenska Järnvägsverkstäderna, som byggde Sonetten i Arlov, tryckte på och det resulterade i att tävlingsavdelningen i Trollhättan började planera för start i 1966 års tävling. Man anmälde två bilar. En körd av Erik med mig vid kartbordet, den andra körd av Eriks fru Pat (Moss) med lilla ettriga Elisabeth Nyström i högerstolen.

Drygt 90 hästar

Det stod redan från början klart att Sonetten måste anmälas i sportvagnsklassen - i konkurrens med bl. a. snabba Porschar, franska Matra och italienska Alfor. Men det innebar också en viss frihet när det gällde trimningen: Motorerna på 841 cc borrades till 940 cc och när Nils-Gunnar Svensson, Rolf Ebefors och dom andra på tävlingsavdelningens motorlabb var klara hade man kramat ur drygt 90 hästar ur dom tre cylindrarna.

Själva bilarna behövde man inte modifiera särskilt mycket. Dom var ju

redan från början lätta och man var ju ute för att visa vad en standardbetonad bil kunde uträtta. Alltså lät man inredningen i stort sett vara ifred - t o m golvmattorna fick ligga kvar. Större bensintankar monterades med snabbpåfyllningslock - våra tester hade visat att det nog skulle komma att gå åt bensin om man använde alla 90 hästarna....

Motortrimningen kompletterades med en rejäl nedväxling av lådan i form av ändrad slutväxel - den s k 6:35. Toppfarten blev inte märkvärdig - runt 150 km/h om man tog i ordentligt - men accelerationen blev formidabel: 0-100 gick på runt 8 sekunder, vilket var häpnadsväckande kvickt på den tiden.

Litet hårdare stötdämpare, något kortare fjädrar, hårdare bromsbelägg och racingdäck från Dunlop - det var allt man ändrade på när det gällde chassiet.

Ont om plats

Strax före avresan till startplatsen i Marseille i södra Frankrike var det dags för provkörning och då kom Erik och jag underfund med ett problem ingen tänkt på: takhöjden! Vi som var långa i ryggen fick helt enkelt inte plats i bilen när vi hade hjälmarna på oss. Lösningen blev att Erik satt praktiskt taget på golvet på en kudde medan jag fick kura ihop mig på ett nödtorftigt sänkt säte. Men bekvämt var det inte!

Coupe des Alpes var näst Spa-Sofia-Liège den hårdaste alptävlingen som fanns, långt värre än Monte Carlorallyt.



Denna bild på Torsten och Erik är kanske lite mer okänd. Tävlingen var desto mer känd på sin tid, väl i klass med RAC och Monte Carlo-rallyt.

500 mil upp och ner i bergen på vägar som var så smala att man på många ställen överhuvudtaget inte kunde mötas. Asfalt varenda meter - därför rena racingdäck hela vägen.

Träningen och notskrivningen före tävlingen gjorde vi med en vanlig 55-hästars Sport och en Sonett i standardskick. Vi körde hela banan drygt 2 varv - sammanlagt över 1200 mil på två veckor. Det låter kanske inte så mycket, men jag kan försäkra att man var rätt belåten efter ett dagspass på de smala bergsvägarna med en hårnålskurva på var 100:e meter...

Själva tävlingen började bra.

Vi hängde med de allra snabbaste bi-

larna och Sonettens låga toppfart utgjorde inte något problem - det gick sällan över 100 km/h på bergsvägarna. Vaghållningen var superb, men bilen var ändå svårkörd: Under 3.500 varv fanns det inte något drag alls, så det gällde för Erik att hålla sig mellan 4.000 och 7.000 varv för att få den spetsiga effekten ända ut till framhjulen.

Tidtagningen skedde med s k Prin-togines. Klocktillverkaren Longines hade tillverkat speciella stämpelklockor som på 60-talet användes i alla seriösa rallysammanhang. Klockorna stod placerade på ett bord vid kontrollen och vi codrivers skulle själva ur bilen och stämpla korten, både vid start och vid mål på varje sträcka.

Det blev litet av ormtjuseri när Åmans nära två meter långa kropp skulle vecklas ut och ihop ur den extremt låga bilen - dessutom i största hast, om man säger så. I regel gick det bra och våra stopp hörde nog till de snabbare i branschen.

Men vid den klassiska kontrollen i Quatre Chemins var det dags: När jag hoppade in i bilen igen efter att ha stämplat ut oss vid starten på en s k 'selektivsträcka', gick motorn bara på två cylindrar och hur Erik än försökte lyckades han inte få upp varvet och få den att gå rent. Det blev att hoppa ur igen, öppna huven och byta stift snabbt som ögat. Vi hade vanan inne: Stiftbyte i tävlingsfart hörde till rutinen och nya stift satt monterade på en speciell platta på torpedväggen. Efter någon minut var vi på väg igen, men glädjen varade bara några kilometer. Sedan började motorn gå orent igen.

Nytt stiftbyte, några kilometers körning - sedan samma sak igen.

Till sist hjälpte det inte med stiftbyte, motorn ville inte och det var bara att parkera för gott.

Vi väntade på Pat som startat ett tiotal minuter efter oss, men hon kom aldrig. Efter ett par timmar kom en av våra servicebilar puttrande och tog oss på bogsering. Då fick vi också veta vad som hänt Pat: exakt detsamma som oss, bara något tidigare.

Sabotage?

Vi drog oss tillbaka och slickade såren och började fundera på vad som hänt. Det hela verkade så oförklarligt

att det enda som vi kunde komma på var att det var något fel på bränslet. Vi tömde båda tävlingsbilarna omsorgsfullt på varenda bensindroppe, monterade nya stift, fyllde i ny bensin och se! - dom gick som raketer igen.

Sabotage? - Ingen visste och ingen kommer att få veta. Det bränsleprov vi tog hem till Sverige för analys visade att bensinen innehöll "okända främmande ämnen" som termen löd.

Efter den här händelsen hade vi alltid låsbara tanklock på våra tävlingsbilar fram till start. Man kunde ju inte vara säker....

Någon mer tävling med Sonetterna blev det inte efter den här resan, inte för Saabs del. Det saknades helt enkelt lämpliga tävlingsklasser i de flesta rallyn som var aktuella och bilarna såldes så småningom efter att ha stått på tävlingsavdelningens gård ganska länge.

Senare på hösten introducerades Fords V4-motor i 95:an och 96:an och några månader senare hade jag nöjet att lotsa Åke "Bryggarn" Andersson till den första betydelsefulla segern med V4-motorn i finska Rihimäkirallyt. Därmed var tvåtaktarnas tid förbi i tävlingssammanhang och fyrtaktsepoken inledd även hos Saab.

Tre år senare - 1969 - startade Simo Lampinen i par med Trollhättebon Arne Hertz i Monte Carlorallyt i en Sonett V4, anmäld av entusiasterna Sture Nottorp. Men hur det gick är en helt annan historia...

□

Båstad Classic Car Show Lördagen den 8 juli på Norrvikens Trädgårdar

För fjortonde gången bjuder Motorhistoriska klubben i Skåne till denna träff. Det blir bland annat den allmänna utställningen, MC-utställning, kommersiella fordon och stationära motorer, concours de charmetävlingen, best in show och förstås marknaden.

Som Du förstår finner Du det mesta i fordonsväg.

Ni som har varit i Båstad förut vet också vilken skön parkmiljö som omger träffen i Norrvikens Trädgårdar. Om man vill göra något annat än se på fordon finns även en glashytta, konstgalleri och för barnen lekplats och djurhage.

Tanken är, att det även i år ska bli en gemensam samlingsplats för Saab-bilarna och den som håller i det är Ingvar Lindberg, tel. 0451-20009. Ni kan även kontakta Motorhistoriska Klubben direkt så att ni kan få anmälningsformulär. Ring Sune Svensson, tel. 040-49 02 62 eller Lars P Hedner, tel. 046-14 68 12.

Och Du, sista anmälningsdag är den 6 juni 1995!



Du har väl betalt...?

Du har väl betalt Din medlemsavgift för 1995 till Club Sonett Sweden?! Om inte, vänligen betala omgående in den av årsmötet beslutade avgiften, 125:-, annars är detta det sista numret Du får av Sonettvärlden och det vore väl synd? Betalningen skall senast vara gjord före årsmötet 1995, med andra ord den 20 maj. Icke betalade medlemmar tas bort ur vår matrikel innan nästa utskick från klubben.

Medlemmar som inte betalt kan inte heller förlänga sin MHRF/Folksam - eller Skandiaförsäkring, vi skickar regelbundet vår medlemsförteckning till dem. Vidare är det endast medlemmar i Club Sonett Sweden som har möjlighet att köpa Sonett delar från klubbens reservdelslager.

Har Du några frågor om medlemsavgiften, vänligen kontakta vår kassör Johnny Johansson, tel. 0521-22 12 50.

Klubbens postgironummer är 358730-0. Har Du redan betalt ska Du förstås bortse från dessa rader.

Kallelse till reservdelsträff!

På årsmötet 1994 framkom önskemål att vi skulle hålla en reservdelsträff för Club Sonett Sweden. Styrelsen tyckte förslaget var bra och nu är det dags att praktiskt ordna det hela.

När?: Söndagen den 3 september kl. 13.00

Var?: I Linköpingstrakten, i Gistad

Hur?: Av praktiska skäl har vi beslutat att anordna Club Sonett Swedens reservdelsträff i samband med Östgöta Saabklubbs årligt återkommande Saabmarknad i Gistad (någon mil norr om Linköping). Självklart kommer vi då att diskutera reservdelsfrågor men även sälja en del delar.

Vi har tänkt att alla ska ges möjlighet att först besöka Saabmarknaden som öppnar kl. 10.00 (se separat annons för bland annat färdbeskrivning).

Därefter samlas vi kl. 13.00 till vår egen reservdelsträff. Försäljning från klubbens reservdelslager kommer att ske i anslutning till träffen. För att vara säker på att just den del Du söker (och som vi har i lager) är med på träffen bör Du i god tid innan 3 september kontakta Erland Johansson, tel. 013-27 04 12.

Givetvis har ni även möjlighet att ta med egna Sonett delar/litteratur till försäljning, det vore kul om det kom fram lite ur gömmorna som kanske andra kan ha glädje av.

Club Sonett Sweden bjuder alla medlemmar på någon form av förtäring under eftermiddagen.

Om Du inte har möjlighet att komma på träffen men ändå vill framföra önskemål om delar som Du tycker borde finnas i klubbens reservdelslager är Du förstas alltid välkommen att kontakta Erland Johansson, så att vi för de mest eftersökta delarna kan diskutera möjligheten till nyttillverkning, alternativt om vi kan hitta delarna på annat sätt.

Välkomna!

Erland Johansson



MARKNAD LINKÖPING

Bilar, reservdelar, tillbehör mm

Söndagen den 3 sept kl 10.00-14.00 arrangerar ÖSTGÖTA SAABKLUBB sin årliga Saabmarknad, där allt i från reservdelar till hela bilar säljes, Saab 92 till 9000.

Plats: Gistad, som ligger utmed gamla E4:an mellan Linköping och Norrköping. Följ pilning "SAABMARKNAD" från Gistad samhälle mot idrottsplatsen.


Säljplatser c:a 3x8 m 60 kr.
Vi ser helst att du som säljare anmäler dig före 30 aug.

SERVERING AV KAFFE, SMÖRGÅSAR OCH KORV

ANMÄLNINGAR OCH FRÅGOR TILL

Mats Phersson 013-631 67
Erland Johansson 013-27 04 12

VÄLKOMNA !



Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Äntligen är sonettsäsongen igång. Många har slitit i garaget för att hinna få ut sina bilar. En del har lyckats medan andra har fått konstatera att det får vänta ytterligare ett år. Min tvåtaktare börjar bli färdig. Ett tag trodde jag att den skulle bli besiktningbar till sommaren. På grund av ett hastigt påkommet husbygge så har detta fått skjutas på framtiden. Jag har överraskat min mor med att låna hennes symaskin och om än efter lite svordomar sytt en inredning i originalmaterial. Även dörrsidorna blev omklädda. Symaskinsarbete blev en ny erfarenhet då symaskinen inte ingår i min ordinarie maskinflora i verkstaden. Den nybyggda, trimmade sonettmotorn med tillhörande 9:42 special 1 växellåda har i alla fall provstartats. Den lät bra och rök precis som det ska.

Tillbaka till kända och okända sonetter runt om i världen. Sonett nummer 198 finns hos Pat Greer i Shorewood, Wisconsin, USA. Han köpte bilen av Thor Carlsson i New Jersey för några år sedan. Bilen var tidigare utannonserad av Thor runt 1988 och om jag inte helt missminner mig så var Yngve Ekberg största spekulanten på den och om detta kan följande solskenshistoria berättas: En deal hade gjorts upp med Thor och jag har för mig att prislappen var 1200 dollar.

Billigt kan tyckas men till saken hör att bilen var väldigt risig och rostig om än i det närmaste komplett. Dock skulle en hel del originalplåt medfölja. Transport till Göteborg skulle inte heller vara något problem. Thor hade kusiner i Göteborg och skeppningen skulle ske med Wallenius Line från Port Elizabeth i New Jersey.

Kvällen före skeppningen hände det som inte fick hända. Thor tog en sista åktur med bilen hemma i New Jersey och plötsligt förstod Thor hur mycket den lilla gula Sonetten egentligen betydde för honom. Han var kär. Att skiljas från bilen var nu otänkbart.

Efter en sömlös natt ringde han upp den tilltänkte köparen i Sverige och gav honom det smärtsamma och oåterkalliga beskedet att det inte skulle bli någon affär, att han hade ångrat sig, att han var kär och att han skulle lägga hela New Jersey i tjock blå härlig tvåtaktsrök. Han hade även hjärta till att tycka synd om vår svenske vän, som nu blev utan bil och erbjöd sig direkt att betala hans utlägg för telefonsamtal över Atlanten och dylikt. Säg den kärlek som varar. Efter ytterligare några år var bilen så risig att Thor



Er skribent tillsammans med Sonett -73:an och dess förre amerikanske ägare, George Riess (t.h.) som var på Sverigebesök i höstas.

inte kunde behålla den och valde att skiljas från den.

Om chassinummer 199 finns det inte lika mycket att berätta. Den köptes för några år sedan av Hans van Veen i Californien från en kille i Missouri. Skicket är okänt men jag vill minnas att den var vit till färgen. Hans van Veen, som är av holländsk börd, har ägt ytterligare en Sonett II som han köpte i Tennessee och lär ha skickat till Holland. Den bilen lär ha haft chassinummer 232. Hans van Veen lär ha eller har haft ytterligare tvåtaktssonetter.

Howard Davies, som annonserade ut sin krockade tvåtaktssonett med 75 mil på mätaren, lyckades sälja bilen i USA utan att någon profithungrig tysk eller holländare hann dit med plånbocken. En kille som heter Tom Donney uppe i delstaten Iowa utökade sin samling med denna bil som hade chassinummer 172. Samlingen består nu av 4 (!!!!) tvåtaktssonetter. Chassinummer 172, 211, 218 och en som

chassinumret är okänt på. Den sistnämnda bilen fick han till skänks av en gubbe på en amerikansk saabträff. En man kom fram och sa "Så du har också en så'n här bil. Då kanske du vill ha min så att jag slipper skrota den". Och det ville han. Bilen var fullt körbar enligt amerikanska traditioner. Det vill säga att den gick att rulla, ett visst motstånd fanns när bromspedalen trycktes ner, golvet hängde kvar trots dess egentyngd och överliggande matta samt att motorn inte lossnade vid acceleration. Den var alltså väldigt rostig vilket orenoverade Sonetter brukar vara när man börjar riva i dom.

Under den gångna vintern har det funnits en röd tvåtaktssonett till salu i USA. Chassinumret på den är 248 och bilen finns i Pennsylvania. Den är orenoverad och nästintill komplett men säkert ganska rostig. Begärt pris är humana 3500 dollar. När detta skrivs i mitten av mars ser det ut som att bilen kommer att skickas till Sverige under våren.

Forts. sid 34

Saab Sonett 94, 1956

Gösta Jakfors

Saab Sonett I tillverkades i endast 6 exemplar och visades första gången på Stockholms Bilsalong 1956. Att 8 år senare bli ägare till en av dessa bilar har sin egen historia.

Bilens öde mellan 1956 och 1964 är faktiskt okänt för mig, jag vet bara att den ägdes av Saab och använts som testbil. 1964 var jag anställd på

Svenska Aeroplan Aktiebolaget som det hette på den tiden. Av en tillfällighet fick jag höra att två Sonetter skulle säljas. Detta var tidigt på året så

Göstas Sonett I:a glänste i solen på Saabfestivalen 1994 och han själv tyckte nog att det var roligt att vara med. För att inte tala om alla andra som uppskattade att se detta ekipage!



Bilden på Sonett I, chassienummer 3 vid vattnet togs 1966 vid Arendalsvarvet i Göteborg, under Gösta Jakfors tid på Volvo! På denna bild syns även toppen, som ursprungligen gjordes för Triumph Spitfire.

intresset för en öppen sportbil utan tak, motor, växellåda och inte ens registrerad var kanske inte så stort när man tänkte närmare på saken. Men hur som helst gick jag till idégivaren till denna bil, Rolf Melde, som vid detta tillfälle var chef över motorlabbet där jag jobbade och anmälde mig som intresserad. Efter detta gick det flera månader innan jag helt plötsligt en dag fick förfrågan av min chef John Ås (legendarisk Saabare): "När skall du ta det här skrotet härifrån så vi får mer plats för nya modeller!"

Nu var bilen min, snabbt bogserades denna lilla skapelse hem en kall marsdag. Nu skulle den fortast möjligt bli körbar, men hur mycket fattades? Allt som var väsentligt, motor, växellåda, startmotor, generator och så vidare måste skaffas, eftersom bilen hade använts som testbil. Den hade aldrig varit regad eller typbesiktigad innan jag köpte den. Sökandet efter delar började och många timmar offrades. Bland annat fick jag sätta dit ett Saabhandtag bak för att få belysning på nummerskylten, vilket behöv-

des för besiktning. Extralamporna fram var för utseendets skull, och så ljusets förstås. Äntligen, den 27 juli 1964 var chassinummet 3 av dom 6 Sonett I:orna besiktigad av Svensk Bilprovning och körbar.

Jag upptäckte snart att varje gång man skulle ta en tur så regnade det, därför byggde jag en hardtop 1966 och kunde åka torr i flera år. Idén var egen design och toppen kom från en Triumph Spitfire. Det var för övrigt 1966 som jag ställde ut den på Göteborgs Sportvagnsutställning.

Faktaruta

Årsmodell:	1956
Motor:	3 cyl., 2-takt
Växellåda:	4 växlad
Vikt:	640 kg
Högerstyrd.	
Chassi:	Aluminium
Kaross:	Plast
Basdelar:	Saab 93

Totalt varje sommar mellan 1964 och 1969, då jag flyttade till USA, körde jag 2500 mil. Jag stannade sedan i USA till 1975. Mellan 1969 och 1994, alltså i 25 år så stod min Sonett I i malpåse, det var min familj, arbetet och andra intressen som tog upp min tid. Ja, helt i malpåse stod den förresten inte, för mellan 1988 och 1989 var den utlånad till Saabmuséet i Nystad i Finland och det var också där den lackades om till nuvarande röda färg, vilken den haft hela tiden. Annars har jag bara gått igenom bromsar och bränslesystem, så bilen är inte helrenoverad på något sätt. Bilen besiktigades om i maj 1994. Den direkta anledningen till att jag gjorde Sonett I:an körbar var vår sons, Joakims studentexamen i juni 1994, vi hade lovat att hämta honom med den. Dessutom deltog den som en del av er såg på Saabfestivalen i Trollhättan 1994.

Framtidsplaner då? Jag tänker behålla den och om tiden räcker även åka på nya bilmöten. Eftersom bilen är i originalskick så är en helrenovering inte aktuell och dessutom fungerar den ju bra. □

Du kanske redan har märkt det...

...från och med nummer ett 1995, har Sonettvärlden fått en ansiktslyftning. Dels trycks omslaget i två färger, där bakgrunden för omslagsbilden lämnas vit, för att bilden mer skall komma till sin rätt, dels ett blankare papper i inlagan, även detta för att bilderna skall bli av högre kvalitet.

Red.

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Pat Moss och Elisabeth Nyström vid starten av Coupe des Alpes

Saab Idag

Denna personaltidning är trogen inte bara dagens Saabar utan även dess föregångare. I nummer 4 från den 2 februari 1995 så hade man sin sedvanliga tävlingsfråga och denna gång löd rubriken "Vad heter damerna"? De damer man frågar efter satt i en tävlingsutrustad Sonett II, året var 1966 och så här efteråt kan vi väl avslöja att de heter Pat Moss (Erik Carlssons fru) och Elisabeth Nyström. Tävlningen de deltog i var Coupe des Alpes, men hur det gick ska vi inte berätta om här, det gör vi istället i form av separata artiklar i Sonettvärlden. Visste ni förresten att deras, och Erik Carlsson/Torsten Åmans bilar nu går att köpa som modellbilar

gjorda av Somerville?! Pat/Elisabeths bil är förstås röd, Erik/Torstens silver, precis som de riktiga var. Skalan är 1:43 och de är välgjorda, men dyra.

Sportbilar

Så heter den bok som den kände motorjournalisten Peter Haventon givit ut och som handlar om "de mer eller mindre sportiga fordon som byggdes under åren 1910-1970". Utgivningsår var 1992 och den fanns att få på bokrean i vintras. Man kan hitta många sköna bilder samt informativa bildtexter om sportbilar på allt från Iso Rivolta till Bentley, från Mercedes 300 SL till Maserati. Och så Sonett förstås, för annars hade inte boken platsat i den här spalten. På sidan 81 fin-

ner vi en tävlingsbild på Pat Moss/Eli-sabeth Nyström från Coupe des Alpes... Samma bild och samma tävling som i Saab Idag nämnt ovan, den bilden tycks förfölja mig! Är det inte konstigt att en snart 30 år gammal tävling fångar ens intresse på 90-talet? Så mycket att vi med glädje publicerar separata artiklar om den i Sonettvärlden!

Sports Cars, powered by Ford

Så heter den mycket trevliga almanacka för 1995, vilken Hasse Eklund tipsade mig om, han tycks ha ett osvikligt luktsinne för Sonetter. Sonetter, det var väl en Fordalmanacka?! Ja, anknytningen till Ford är som det antyds motorerna, det har ju genom åren tillverkats en massa bilmodeller av olika tillverkare med det enda gemensamma att drivkällan varit en Fordmotor. Varje månad illustreras med mycket skickligt tecknade bilder av t.ex. 427 Cobra, TVR Vixen, De Tomaso Mangusta, Allard, Morgan 4/4 1600 och Marcos. Samt, för februari, en Saab Sonett V4 från 1968! Tecknarens namn framgår inte, bara hans initialer. I slutet på almanackan finns det dessutom en historisk bakgrund och lite teknisk information om respektive bilmodell. Om Saab Sonett skrivs det bland annat: "Drabbat av nedgången i marknaden i mitten av 60-talet, hade Ford Tyskland en överkapacitet i tillverkningen av motorer. Av en tillfällighet sökte det lilla svenska bilföretaget Saab, ett dotterbolag till en stor flygplanstillverkare, en ny motor som skulle ersätta den ålderdomliga tvåcylindriga

tvåtaktsmotorn som hade använts i företagets speciella personbilar. Det blev en himmelsk förening." Kan det skrivas vackrare? Om Sonetten sägs också att "den var en trevlig liten sportcoupé som huvudsakligen var avsedd för den amerikanska marknaden. Motorn fanns också i Sonett III coupé, som endast byggdes i 8368 exemplar, baserade på 96:ans chassi, mellan 1970 och 1974." Har Du tur kan Du kanske fortfarande hitta något exemplar av denna almanacka hos den lokale Fordåterförsäljaren.

Historien bakom bilden berättar vi om i en separat artikel i Sonettvärlden.

Nines

Det var ett tag sedan vi citerade ur denna tidning, som ges ut av the Saab Club of North America. Men redaktören Tom Winker har ofta med Sonettmaterial, så även i nummer 224 från 1994. Anledningen till att jag just väljer att citera ur den är att det omnämns att Bill Jacobsen, som har en av två USA-ägda Sonett Super Sport, tävlade med den! Han kom trea på Philadelphia Vintage Race, efter två MGA. Tyvärr fick han överhetttningsproblem, som tvingade honom att hålla varvtalet under 5500, vilket bidrog till att han inte var med och slogs om förstaplatsen. Kul ändå att den får röra på sig som det ursprungligen var tänkt, senast en Sonett I tävlade var väl när Erik Carlsson och Torsten Åman var med på historisk racing i Mille Miglia 1989 med den vita Sonett I:an från Saabmuséet. På annat ställe i tidningen ser vi en bild på Bills Sonett, den var även med på

the Out of the Woods Vintage SAAB Convention förra året. För övrigt kan nämnas att Bill dessutom har en Quantum Formula S tävlingsbil, så det här med tävlingar tycks ligga honom varmt om hjärtat.

European car

Lennart Jarenbäck har skickat mig två tidningsartiklar, som han i sin tur har fått från Thomas K Cox Jr. i USA. Båda artiklarna har dessutom den gemensamma nämnaren, att frilansjournalisten John Matras har skrivit dem. Om någon tycker sig känna igen namnet på John så stämmer det, vi har förut citerat artiklar av denne journalist i Sonettvärlden, tydligen har han fattat tycke för Sonetterna. I februari-numret 1995 av European car är rubriken "Northern White, not just any 1968 Saab Sonett II." Artikeln handlar om den Sonett V4 från 1968 vilken Ralph Bakoven 1989 köpte för \$ 1000 (!) efter prutning. Sedan dess har Ralph helt renoverat bilen, men inte till originalskick, i alla fall inte motorn. Den är nämligen trimmad till 1730 cc. Givetvis nämns även allt annat som gjorts med motorn för att nå denna effekt. Dessutom har förstås en del annat modifierats för att passa effekten, men till det yttre ser man inte så mycket av det annat än att det sitter Gislaved 185/65HR 15 på fotbollsfälgar. Lacken är vit, men det har ni väl redan gissat er till av rubriken?!

Special Interest Autos

I februari-numret 1995 har John Matras skrivit en mycket uttömmande artikel

om Sonettens historik, med tonvikt på Sonett II samt V4. Att kortfattat sammanfatta denna artikel gör den inte rättvisa, så vi får se om det så småningom kan bli en specialartikel av det hela. I alla fall så skriver John om bakgrunden till Sonetten, om de olika prototyperna, om vem som gjorde vad, var och när de gjorde det. Han är mycket kunnig och påläst, sedan måste man ju inte hålla med om allt han tycker, eller ens vad andra tycker som han citerar, men gudskelov är tyckandet fritt! Givetvis illustrerar han artikeln med ett antal bilder på en fräsch Sonett från 1968, ägd av Bruce Turk och med chassinummer 732. Rubriken på artikeln är "1968 Saab Sonett II, a short journey for a sporty swede". Visserligen provkör han den och ger en del körintryck, men frågan är om han inte med rubriken ändå antyder att Sonettens produktionstid var förhållandevis kort? För att komplettera artikeln har han även separata spalter, med bilder, av Sonett III, Saab Quantum, Sonett Super Sport samt den nya 900 SE turbo, med underrubriken "A Sonett for the Nineties? I artikeln om Saab Sonett II från 1968 finns nästan en helsida med tekniska detaljer om motor, transmission, styrning, bromsar, chassi/karosseri, fjädring, vikt och prestanda, allt dessutom illustrerat med två nyritade schematiska teckningar av en V4. Artikeln är imponerande och man förstår att John Matras är påläst när man ser hans källhänvisningar, han tar i princip upp det mesta som skrivits av t.ex. Björn-Erik Lindh, Björn Svallner, Gunnar Sjögren och många fler.

Min bil

Saab har förutom sin personaltidning sedan ett tag tillbaka återigen en kundtidning. I nummer 2, 1994 av Min bil, som den heter, fanns det bland annat läsvärt en artikel om "Finaste Sonetten på Saab Festivalen", alltså 1994 i Trollhättan. Vi citerar lite grand: "En nästan 40 år gammal Saab i originalskick drog till sig det största intresset. Sportvagnen Saab Sonett kom aldrig i serieproduktion, men av de sex prototyperna finns en i Sjuntorp utanför Trollhättan och ägs av Gösta Jakfors. Vid Saab Festivalen visade Gösta upp sin bil för första gången sedan han köpte den för 30 år sedan." Artikeln illustreras med en läcker färgbild på Gösta i sin röda Sonett I. Tilläggas kan möjligen, att

Forts. Snack i 2-takt.

En av våra medlemmar på västkusten, som för övrigt redan äger en Sonett har drabbats av den härliga "jagvillha-entvåaktssonett-känslan". Priset man får betala är en massa jobb i garaget

Sonett I:orna förvisso aldrig kom i serieproduktion, men nog får man anse att det blev serieproduktion av både Sonett II, V4 och III?

Saab Idag

Varför inte avsluta denna spalt med samma tidning som vi började den, nämligen med Saab Idag. I nummer 9 från 9 mars hade man återigen en tävlingsfråga. Den kluriga rubriken löd "Inte rally, men ändå i ledningen". Det var som vanligt en person man skulle identifiera, men vad som kanske intresserar oss mer ändå är den bil som står bredvid, nämligen en Sonett II! Nå, för att stilla er nyfikenhet, kan vi väl ändå så här efteråt nämna att personen ifråga var Tryggve Holm, en före detta chef för Saab i Trollhättan. □

under överskådlig framtid men det kan vara värt detta då man kan skjuta alla tvångstankar åt sidan ett tag. Om inte annat så kanske man kan undvika hus-truns menande blickar på städskapet och dess materiel. □



Nordisk Evenemangskalender

1995 års upplaga av Nordisk Evenemangskalender med de olika motorfordonsklubbarnas möten i år finns att rekvirera, som vanligt gratis, hos tidningens adress, se sid. 3. Kalendern, som ges ut av Motorhistoriska Riksförbundet, ger en bra summering av vad som finns i mötesväg i Norden och kan ge god hjälp inför planeringen av säsongens utflykter. Du som vill nyteckna en MHRF/Folksamförsäkring eller redan har en och vill se årets nyheter är också välkomna att rekvirera den nya försäkringsfoldern hos tidningens adress.

Årets möten

- 13 maj** Östgöta Saabklubbs vårträff i Skänninge
Kontaktpersoner: Lars Eriksson Tel. 013-527 17
Stig Witthammar Tel. 0142-600 73
- 20 maj** Vårträff med årsmöte Club Sonett Sweden
Smålands Bil- Musik- och Leksaksmuseum i Rydaholm
Kontaktperson: Åke Olsson, tel. 0495-40595
Se även separat information i detta nummer
- 16-18 juni** Internationellt Saabmöte i Bad Neuenahr/Ahrweiler, Tyskland
Kontaktperson: Ricardo Freese
Se separat kallelse i 1/95 av Sonettvärlden.
Anmälningstiden har gått ut, men ni kan ju alltid försöka.
- 8 juli** Båstad Classic Car Show, Norrvikens Trädgårdar
Kontaktpersoner: Sune Svensson, tel. 040-49 02 62 eller
Lars P Hedner, tel. 046-14 68 12.
Se även separat information i detta nummer
- 3 sept** Reservdelsträff i samband med Saabmarknaden i Linköping
Kontaktperson: Erland Johansson, tel. 013- 27 04 12
Se även separat information i detta nummer

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".