

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



Sonetter på Nürburgring

- ★ Information från MHRF
- ★ Korsordstävling
- ★ Bildcollage från tysk Saab-träff
- ★ Sonettracing 1995

4

1995

Från ordförandens skrivbord



Hejsan,

Jag förstår att ni knappt har tid att läsa Sonettvärlden just nu, dels är det ju alla julbestyren och så ska ju Sonetten renoveras/underhållas och det tar ju sin tid. Fast ni läser ju det här, så ni kanske har några minuter över ändå.

Sedan sist så har klubben varit representerad på Motorhistoriska Riksförbundets symposium om bränsle och deras förbundsstämma. Det var Göran Sundin som tillbringade en helg tillsammans med representanter för de flesta andra klubbarna som är anslutna till MHRF. Han tyckte de två dagarna var intressanta och i detta nummer av Sonettvärlden kan ni bland annat läsa hans resumé. Inte minst drivmedelsfrågan är ju aktuell för oss alla och det är viktigt att vi är uppdaterade på vad som gäller för våra bilar.

En annan sak som hänt sedan sist är att klubben köpt en Power Macintosh 7500 för att underlätta layoutdelen/bildhanteringen av tidningsproduktionen. Det är som ni vet Berndt Eliasson som har hand om den biten. Visserligen är det en stor investering, men styrelsen räknar med att ha igen den ganska snabbt, det skulle kosta mycket mer på sikt att leja ut detta jobb. Men minst lika viktigt är det att vi själva håller kontrollen på hela tidningsproduktionen från sättning till layout ända fram till det att färdiga original görs.

Så vill jag gärna göra er uppmärksamma på att vi raskt närmar oss 1996. Jaja, jag vet att ni vet det. Men vet ni också att det faktiskt är ett tredubbelt jubileumsår?! Sonett I fyller nämligen 40 år då, den presenterades 1956. Vidare fyller Sonett II 30 år, den började säljas 1966. Slutligen så grundades Club Sonett Sweden 1981 och vi kan alltså fira 15-årsjubileum! Dessa tre begivenheter ska vi förstås uppmärksamma 1996. Våra tankar hittills är att ordna ett tvådagars extra festligt möte i Skåne för att hylla våra jubilarer. Givetvis kommer vi att informera om detaljerna i Sonettvärlden våren 1996 men har Du själv egna tankar om hur man skulle kunna uppmärksamma detta ber jag Dig att vända Dig till vår klubbmästare Åke Olsson, tel. 0495-405 95. Har Du tankar på en egen träff är Du förstås lika välkommen att kontakta Åke.



Ha nu en riktigt skön helg hälsar styrelsen i Club Sonett Sweden genom

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
013-631 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
0520-325 03

OMSLAGSBILD:

Denna bild togs på den mycket välbesökta internationella Saabträffen i Tyskland i juni 1995. Påhejade av jultomten kör man här runt Nürburgring. Fotot kom från Klaus Weißbauer.

Klubbens postgiro
35 87 30-0

Klubbens adress

Mats Persson
Långkärrsgatan 19
590 73 Ljungsbro
013-631 67

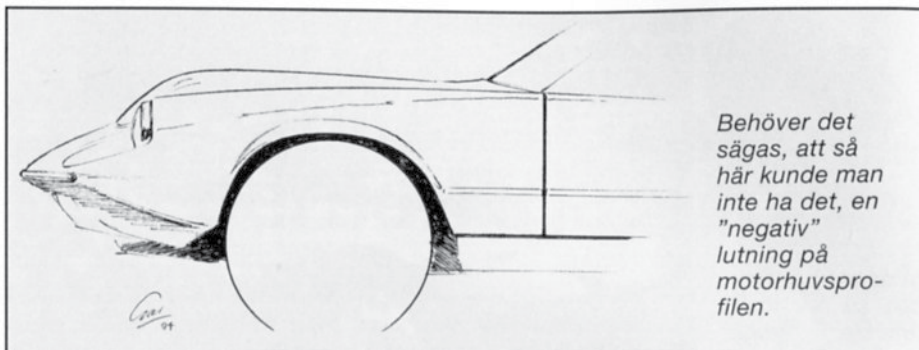
Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Martin Stenlund, Arjeplog
0961-117 33
Claes Wennberg, Stockholm
08-739 18 05
Åke Olsson, Silverdalen
0495-151 09
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
SONETT VÄRLDEN
beräknas utkomma i slutet av februari 1996

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.



Behöver det sägas, att så här kunde man inte ha det, en "negativ" lutning på motorhuvusprofilen.

pitlet tänker jag inte ge mej in på här. Någon gång måste man ju sätta punkt och jag har redan låtit pennan löpa iväg mer än lagom långt och länge. Minnena, erfarenheterna och synpunkterna efter mer än fyrtio år med, bland och om bilar (det började 1941 på GM i Stockholm och följdes efter några år som free lance-tecknare-motorjournalist av cirka 25 år med Saab) gör att det är mycket som virvlar upp när man börjar rota i minnesarkivet. Måhända det kan bli en fortsättning på Sonett-berättandet, men jag lovar ingenting bestämt. Troligen vet Ni redan det mesta. Det finns ju

andra väsentligheter i tillvaron för en gammal bilentusiast utan bil och som tycker att en bils huvudsakliga och mycket viktiga uppgift är att vara vacker. Är den dessutom funktionsduglig må detta med tvekan räknas som ett plus. Bäst gör den sig på bild, förutsatt att tecknaren eller fotografen lyckats fånga objektets karaktär och utstrålning på det rätta sättet. De illustrationer jag totat ihop till det här skrifteriet gör inte anspråk på att vara vackra, ej heller att vara utförda med stor omsorg och inlevelse.

Tacka vet jag 1930-talet! Jag minns t.ex..... Nej, stopp! □

Stort tack, GAS!

I ett drygt års tid, eller i fem nummer av Sonettvärlden, har GAS, Gunnar A. Sjögren glatt oss läsare med sin mycket välskrivna artikelserie om tillkomsten av Sonett II och V4. Det har varit mycket intressant att följa hans tankar och minnen, speciellt som han har mycket bestämda åsikter när det gäller formgivning. Han hör till de människor som både har stort kunnande vad gäller yrket, i detta fall design och som dessutom kan skriva om det så att andra förstår. Med hjälp av GAS artikelserie har vi fått ytterligare ett antal pusselbitar att falla på plats vad gäller tillkomsten av Sonetten, det tackar vi för. Får vi mer material av honom skall vi med nöje publicera det i Sonettvärlden!

Jan-David Skavén

MHRF bränslesymposium



Göran Sundin

I år, den 30 september, var förbundstämman sammanslaget med ett föredrag om bensinens utveckling och dess betydelse för våra äldre bilar. För att prata om bränslet var Nils-Gunnar Svensson Saab Automobile AB och Börje Kronström Svenska Shell AB på plats. N-G Svenssons föredrag handlade mycket om bensinens kemiska uppbyggnad och provmetoder. B Kronströms föredrag upptog historik om blyanvändning, blyersättningsmedel, råd vid körning och avställning. Av naturliga skäl berörde föredragen mest bilar/motorer äldre än 30 år då dessa är mest utsatta för förändringar, våra motorer i Sonetterna (undantaget tvåtaktare) är ju "moderna".

drivmedel

Lite historik om bränslet

Till skillnad mot vad många kan tro är tillsatsen av bly inte något som alltid funnits. Tvärtom, det är så sent som på 1927 - 30 talet som blyet introducerats som aktiv komponent.

I bilens barndom bestod bensinen av en blandning med bla bensen och fotogen. Problemet var att bränslet hade ett lågt oktantal vilket gjorde att bensinen självantände (det vi kallar knackning). Man sökte därför efter något som kunde höja oktantalet och en kemist (Kettering) på GM fann att tetraetylbley var lösningen på problemet. Dessutom visade det sig att blyet också hade en mycket bra smörjande egenskap, alltså en skyddande effekt varför ventilens och styrning-

ar kunde fräsas ut direkt ur topplocken som var av gjutjärn.

Skillnad på bensinen förr och nu.

Som sagt var, i bensinens barndom användes inte bly som tillsats. Fanns det då inga problem? Jo, det finns en amerikansk rapport från 1930-talet där man konstaterade skador på buss- och lastbilsmotorer som vid denna tid ofta var bensindrivna. Likheten med dagens problem är påfallande.

Anledningen till dom begränsade skadorna var att dåtidens motorer hade stor cylindervolymer och slaglängd samt låg kompression och därmed utsattes de ej för någon hög belastning.

Vad som hände vid införande av blyet var att man kunde bygga mindre motorer med högre kompression och ändå få en högre effekt, något som

motorkonstruktörerna länge känt till.

Den fortsatta utvecklingen av motorer har också ställt krav på bränslet. Tyvärr har inte alltid bränslekvaliteten varit den bästa, blyet är ju klassat som extremt giftigt. Dessutom börjar man i dag titta på svavel- och kväveoxidutsläpp. Med dagens utsläppskrav krävs ett renare bränsle vilkas egenskaper kan ställa till med problem för äldre motorer.

Blyet har alltid mer eller mindre överdoserats, mellan 1927 - 1936 såldes tetraetylble som separat tillsatts men den mängd som behövs för smörjning är 0,07 g/liter. Blyhalten minskades därför successivt från 70-talet och framåt, för att till slut tas bort helt och ersättas med sk. blyersättningsmedel av antingen natrium- eller kaliumtyp. Nackdelen med dessa är att dom inte tycker om vatten vilket kan ge t.ex. kondensutfällningar. Därför finns det tillsatser som ska förhindra detta. Gemensamt för bägge typerna är att dom inte har något "blyminne".

Ångtryck, trots bensinmotor...

Ångtryck, det tryck vid vilket en vätska förångas spontant har sänkts vilket kan orsaka ånglås i förgasare och bensinledningar. Dessutom medför det sänkta ångtrycket att avdunstningen ökar av dom lättare fraktionerna och kvar blir en soppa som inte alls är lika lättantändlig. Mest påtagligt sker detta när bilen/motorn är stillastående över t.ex. vintern. Då brukar det var trögt att få liv i motorn.

Vid normal körning är det framför allt äldre motorer med förvärmning av

bränslet som drabbas av detta fenomen även om Sonetterna också kan råka ut för detta, speciellt under steketa sommardagar.

Råd för äldre motorer, dvs. våra

Behöver vi då vara oroliga för våra bilars välmående? Nej men några tips är väl inte i vägen:

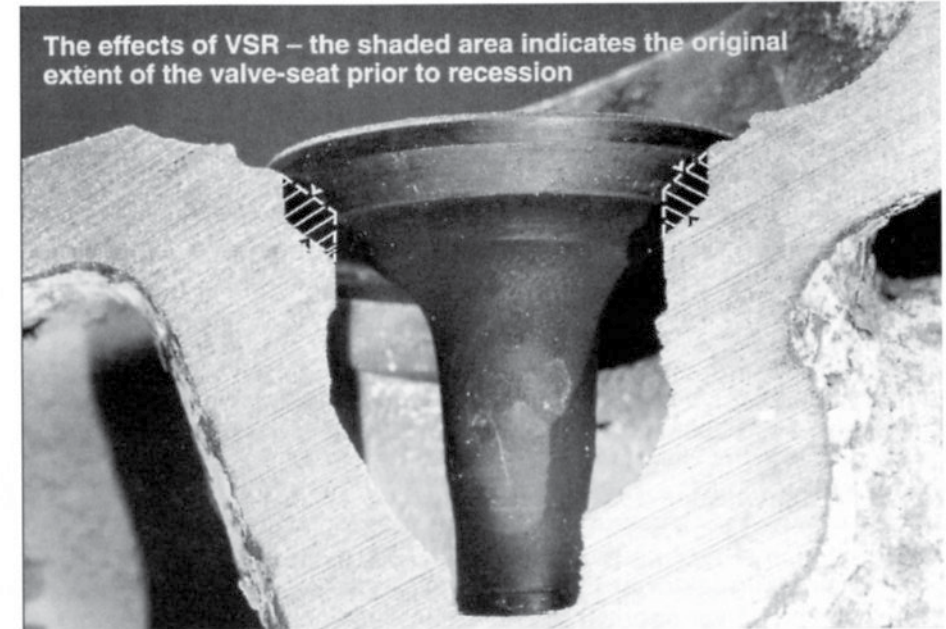
Tanka 98 oktan i stället för 96 då halten av blyersättningsmedel i 96 oktanten är lägre, att växelvis tanka fungerar inte då blyersättningsmedlen inte har något "blyminne". Undvik långvarig hårdkörning (gasen i botten) på t.ex. motorväg.

Det finns blyersättningsmedel att köpa som Kemetyl K+. Det finns dock vissa risker med för stor inblandning eftersom blyersättningsmedlen arbetar inom ett snävt område. Vidare använder oljebolagen kalium eller natrium beroende på vilket bolag det gäller och hur de trivs att blandas i längden vet man inget om.

Kontrollera ventilspelet med jämna mellanrum och se till att kylsystemets termostat fungerar så att motorn inte i onödan jobbar med för hög temperatur. Efter en ventilreovering är det viktigt med en lugn inkörning av motorn, alltså inga onödiga belastningar.

Om man nu vill gå ett steg längre kan man göra som några medlemmar gjort, nämligen låta montera nya ventilsäten och styrningar i hårdmetall. Därefter kan man köra på ren blyfri bensin.

Det man kan göra för att minska problemet med ånglås är att försöka isolera kontaktytorna mellan bränslepump och block, förgasare och in-



Ventiler och ventilsäten är inte alltid så fräscha som man önskar!

sugningsrör med vävbakelitbrickor. Glöm inte att det är nödvändigt med fiberbrickor under muttrar och skruvar. Se till så att bensinslangar/ledningar ej utsätts för onödig kontakt med varma ytor.

Avställningsråd för motorkomponenter

Det är många som ställer av sina klenoder under den "mörka" säsongen. Det har varit en livlig debatt om man ska tömma tex. bensintanken eller ej. Nåväl, vad det gäller själva motorn kan man göra följande:

Kör motorn varm, därefter tappas oljan ur.

Byt oljefilter och olja, gammal olja innehåller fukt och sura restprodukter.

Fyll på ny olja och kör motorn några minuter.

Skruva ur tändstiften, håll ner några cl. olja i varje cylinder, drag runt motorn några varv och skruva tillbaks tändstiften.

Dränera förgasare/bränslesystem för att få ur kondensvatten.

Häromåret uppmanade veteranbiltidningar i England, det är ju inte bara vi som har problem, att man skulle tömma bensintanken/bränslesystem för att slippa igensatta munstycken och annat kladd. I våras kom emellertid kontraorder. Det visade sig att tomma bensintankar ofta rostas sönder så vad gör man? Med lite sunt förnuft kommer våra Sonetter att överleva. □

MHRFs förbundsstämma

Göran Sundin



Dom flesta känner väl till MHRF via försäkringen men utöver det, vad gör dom? MHRF är en svensk riksomfattande "paraplyorganisation" för motorhistoriska klubbar av olika slag. I övriga nordiska länder och i de flesta övriga europeiska stater (och i många utomeuropeiska) finns liknande organisationer. I likhet med MHRF är dessa anslutna till FIVA (Federation International des Vehicules Anciens) som är den övergripande organisationen. Faktum är att dom nordiska länderna är väl representerade i FIVAs styrelse.

En allt mer viktig faktor är EU och dess inverkan på vår hobby. Därför har FIVA anlitat en lobbyist för att i Bryssel få reda på allt som kan påverka oss och våra bilar för att därefter kunna agera.

För övrigt är MHRF remissinstans i den stora kretsloppsutredningen. Man har olika utskott som jobbar med viktiga frågor som berör våra bilar/hobby. Bland annat har man ju lyckats få bort vägskatten för fordon äldre än 30 år.

MHRF ändringar av stadgar

MHRF har sett över sina stadgar, något som vi också gjort (Sonett världen 2/95). I korthet handlar det om att förnya sina stadgar så dom uppfyller dagens krav, dessa antogs vid förbundsstämman.

Ursprungsvillkor

Berör egentligen inte våra bilar då

det handlar om fordon äldre än 30 år men de kan vara bra att känna till. För att få ett fordon registrerat som originalfordon måste man kunna styrka bilens ursprung. Tidigare har AB Svensk bilprovning och Vägverket skött det hela inklusive klassning av dom olika fordonsgrupper som bla. tar upp miljökrav (detta berör våra bilar). Som förslag finns nu att MHRF ska ta hand om det så kallade ursprungsvillkoret. Ett förslag ska under början av 1996 gå ut till samtliga klubbar för remiss inför nästa års förbundsstämma. Om detta blir beslutat av våra myndigheter kan det i en framtid gynna all verksamhet med våra hobbybilar.

Nordisk kalender

Problemet har varit att inlämnandet av evenemangsuppgifter kommer för sent och kostnaden för kalendern har ökat. Det gäller inte bara för

MHRF och klubbarna, det gäller även Norge och Finland. Därför var förslaget att ändra formen för Nordisk kalender. Istället ska disketter/datalistor skickas ut till klubbarna för vidare behandling. Förslaget bifölls av årsstämman.

Årsavgift

Klubbarnas avgift till MHRF beslöts vara oförändrat för 1996, d.v.s. 7 kr/medlem.

Dom nuvarande lokalerna har blivit för små då man bemannar kansliet med två personer på heltid. Telefontiden har utökats till fem dagar i veckan och jourtiden till dygnet runt från 1 maj till 15 september. Den nya adressen är Tomtebogatan 33.

MHRF-försäkringen under -95, utbildning under -96

Antalet försäkringar är nu uppe i 18 000 st. Utfallet för MHRF-försäk-

ringen var under första halvan av verksamhetsåret exceptionellt gott medan andra halvåret var mer normalt med ett par bränder. Dessutom har ett par stycken haft problem med handbromsen. En del bilar har rullat iväg, bland annat en Rolls-Royce rullade och mosade en Chevrolet Camero. Dessa skador kommer att dra ner resultatet för 1995.

Överskott delas

Som bekant delas eventuellt överskott på försäkringen mellan Folksam och MHRF där klubbarna får en viss ersättning och en del används bla som den här gången till ett bränslesymposium. Så ju bättre utfall desto mer pengar till övrig verksamhet.

För nästa år planeras en utbildning av besiktningsmännen ske runt hela landet, man kommer att anordna lokala träffar. □



Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson

Så närmar sig då julen igen och många går kanske och hoppas på att jultomten ska komma med sonettprylar till vinterns sonettarbeten. Det tycks inte vara någon större efterfrågan på Sonetter i Sverige just nu. I alla fall inte i prisklassen 50000 kronor och uppåt. Självt så lyckades jag till sist sälja min 73:a. Jag annonserade i varenda tänkbar motortidning och fick inte en enda spekulant på den. Bilen var i ett väldigt fint orenoverat skick och orsaken till att jag bestämde mig för att sälja den var helt enkelt utrymmesbrist. Lösningen blev att den såldes till Belgien.

I ämnet gamla Sonetter runt om i världen så har vi nu nått fram till ch.nr. 207 som ägs av Keven A. Karl i den amerikanska delstaten Connecticut. Ytterligare information om den bilen saknas. 208, 209 och 210 saknas helt information om medan 211:an ägdes länge av Jim Wright i delstaten Pennsylvania. Nyligen sålde han den till Tom Donnay från den amerikanska staden Humboldt som ligger i Iowa. Tom Donnay hade för en tid sedan sex (!) tvåtaktssonetter vilket måste vara någon form av ett världsrekord. Ch.nr. 212 ägs av Willie Lewis som bor i Falmouth, Maryland. Han äger även ch.nr. 229 som lär vara ett vrak ståendes ute i naturen. Huruvida samma öde även gäller 212:an är okänt.

Ch.nr. 183, som redan har figurerat i denna spalt är till salu. Ägaren, Daniel Wing i Millbrae, Kalifornien, har

utannonserat bilen och beskriver den som "samlarbil i toppskick". Prislappen är på 10000 dollar och han tillägger att han kan tänka sig att sälja bilen över hela världen. Gissningsvis då helst till Holland, Belgien eller Tyskland där det verkar finnas tjocka plånböcker.

Fler tvåtaktare till salu

Ch.nr. 202 är också till salu för 6000 dollar. Den är silverfärgad och ägs av Bill Jacobson, Wilmington, Delaware. Han köpte alla Rick Parrs Saabar när han avvecklade sin återförsäljargentur och flyttade till Bahamas. Bill Jacobson har även den blå-vita Sonett I:an med ch.nr. 6 i sin ägo.

Om du har en ännu större plånbok så kan du köpa ch.nr. 243. Den är röd och ägs av Lewis Eig i Florida. Prislappen är 16500 dollar och bilen är i ett väldigt fint skick.



Ch.nr. 202. Ägs numera av Bill Jacobson. Är till salu för ca. 6000 dollar.

Samma helg som saabmarknaden i Linköping gick av stapeln stannade några finländare till hemma hos oss och pratade Sonett. Tydligt så finns det en 5-6 stycken Sonetter i Finland utöver museigubben Huhtas bilar. En 67:a med V4 vilket är en raritet samt några 68:or och eventuellt en 69:a. Några treor har tydligen inte kommit dit ännu. Den ena av de här Sonetterna var ett renoveringsobjekt som tycktes sakna det mesta och att jaga sonett delar på marknader i Finland tror jag inte ger något större resultat.

Ytterligare nordiska Sonetter

Även i Norge finns det några bilar. Redan tidigare fanns en grön Sonett III i Drammen om jag inte missminner mig. Sedan då Åse Klevelands silvergråa 68:a och en 69:a som Sten Mosand i Trondheim tog dit från USA. Dessutom så skickade jag själv dit en

bil från Seattle i USA och nu har en röd 73:a sålts dit från Sverige. Utöver dessa så kan det säkert finnas någon ytterligare som jag inte har pejl på.

I Danmark däremot ska det finnas ett 30-tal Sonetter varav de flesta tycks komma från USA. Tre av dessa lär vara tvåtaktare varav en är en 66:a med chassinummer 018. I Holland finns det också några Sonetter, däribland några tvåtaktare. De flesta kommer från USA men även Schweiz har exporterat några. Ett relativt stort antal bilar hamnade ju i Schweiz vilket troligen till stor del berodde på den driftige, tävlingsåkande importören Paul Macchi.

Majoriteten av bilarna finns dock i USA. Om man inte har en tvåtaktssonett så får man väl bygga sig en tyckte en entusiast uppe i Minnesota. Han hade planer på att skaffa sig en vinnarbil till isbaneserien som körs där

Sonetter i alperna!



Detta foto vill vi inte undanhålla vår läsekrets. Vi fick det i samband med fototävlingen av Lennart Jarenbäck och även om inte just denna bild placerade sig så var ändå juryn imponerad av inte bara bilden utan även Lennarts bifogade bildtext: "Fotot med mina två Sonetter i förgrunden parkerade med ett antal andra Saabar är taget i Walter Oppikofers trädgård med Grand St: Bernadalperna i bakgrunden. Bilden har en i det närmaste perfekt triangeluppbyggnad enligt den klassiska konstskolan."

på vintern. En Sonett V4 från 1968 införskaffades och befriades från sin hemska fyrtaktsmaskin varefter en tvåtaktsdito lyftes in. Då denna var på 940 cc hamnade den under klass-

gränsen på 1000 cc och vips hade vår sonettåkare en vinnarbil. Efter en tid så tröttnade han och plockade i en wankelmotor från en Mazda som enligt uppgift tydligen är lätta att trimma. ☐

Ny korsordstävling!

Jan-David Skavén

Det har gått flera år sedan vi senast hade en korsordstävling i Sonettvärlden, det var närmare bestämt i nummer 2, 1993. Därför är det nu dags igen att ni får gnugga era geniknölar och lösa korsordet som givetvis har Saabanknytning, men mer avslöjar vi inte. Jo, vi ska förstås nämna att det även denna gång är Susanne Westman i Klågerup som först har gnuggat sina geniknölar för att ni ska få gnugga era. Du hittar korsordet på nästa uppslag!

Tack Susanne

Stort tack Susanne, på något lämpligt sätt ska vi förstås tacka Dig! Vi föreslår att ni även denna gång kopierar

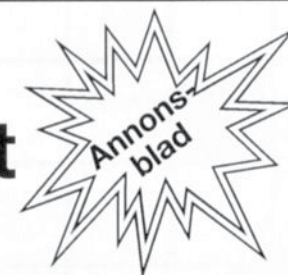
korsordet i Sonettvärlden, så att ni slipper slakta tidningen.

Korsordslösningen skickas till tidningens adress, **senast den 25 januari**. Vi drar tre pristagare med korrekta lösningar bland alla de insända bidragen, som får brevbäraren att digna under bördan, eller hur?!

Fina priser

Vinnande bidrag premieras från klubbens presentförråd, alternativt reservdelslager. Vinnarnamnen presenteras i nummer 1/96 av Sonettvärlden. Då bara jag och Susanne känner till den rätta lösningen (ja, ja, jag klarade det inte helt utan facit) kan även styrelsemedlemmar vara med och tävla.

Nordiskt Motorhistoriskt Annonsblad



Nu har det gått ett år igen och annonsbladet för 1995 ligger och väntar på att ni ska beställa det. Det är stort och innehållsrikt med massor av annonser och artiklar om vår hobby. Hör av Dig till Jan-David Skavén, 08/93 15 65 så skickar han ett ex. utan kostnad.

The restoration of my Sonett

Arie Kerrels

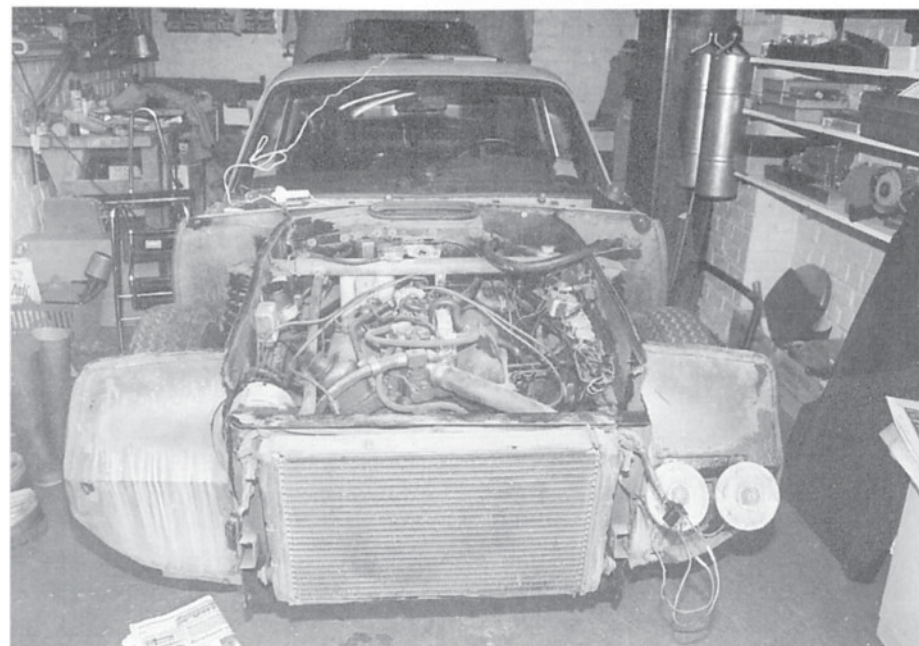
Vi har fått följande lite ovanliga renoveringsartikel från en ny medlem i Belgien, Arie Kerrels, speciellt vad gäller myndighetskontakterna. Då vi nu för tiden har en hel del medlemmar i utlandet tar vi oss friheten att publicera den på engelska, precis som vi fick den. Det är självklart lättare för dem att ta del av den då och vi är också övertygade om att de flesta av er inte heller har något problem att förstå den. Falskt vore det väl kanske också i sammanhanget att inte skriva, att vi förstås då slipper översätta den. Men om ni vill det så gör vi det gärna till ett kommande nummer, i så fall är det bara att höra av er till redaktören.

I always wanted to possess my own SONETT. Why, should you ask? Well, a relative of mine has got a big collection of old SAABs and a lot of SONETTS. Incidental, I saw an ad in the newspaper. They wanted to sell two SONETTS. My heart was beating faster and faster and I would have a SONETT. Unfortunately you had to buy the two SONETTS together and I didn't have room for both of them. However, the salesman told me a friend of him was selling his SONETT, so I got new hope. This SONETT was in much better shape than the other two. Only the price was much higher. After a long discussion we came to an arrangement. January 1992, I was the proud owner of a SONETT III mode 1974.

I thought the car just needed some work and a paintjob, but boy, what I was wrong. My father, who is a

mechanic, and I decided to strip the car entirely. Every piece was catalogued so we couldn't make mistakes rebuilding the car, Pieces beyond repair were replaced. The chassis was sandblasted. We put five coats of epoxy paint on the chassis. Now we could start rebuilding the car. The electrical system however caused us some problems. There were a lot of erratic contacts and a lot of wires needed to be replaced. After a few months of hard labour, the car was in perfect technical condition.

Now we could start with the body. We had a lot of trouble to unscrew the bolts of the headlight system. It took us two days to unscrew all the conical pins. We also had a longlasting problem. The main brake cylinder was leaking. We looked for months after a new one. Finally, I put an ad in the paper. And yes, we've got some reac-



The engine, just after we took off the hood.

tion and I got my main brake cylinder. Once the cylinder was replaced, my car was ready to get a paint-job.

Contact with police authorities...

I'm a student. So it was cheaper for me to drive my car to the coachworker. On March 22nd 1993 I drove my car to the coachworker. The car didn't have any lights, doors or windows. After a short fuel stop my car was brutally stopped by some hot-shot cop who thought he was Don Johnson in Miami Vice. He thought he got himself a really big gangster. I was arrested and my car was confiscated. The two men of the tow-truck company weren't very gentle with my

car. They drove at a speed of 70 kilometers an hour to the police station and damaged so my exhaust pipes. Two weeks after my car was confiscated I got it back after some claims. All this time they had put the car outside, in rainy and stormy weather. After I promised the cops that I wouldn't do it again I got my car back, with a tow-truck of course.

A few months later I had to go to court where I got my punishment. I had to pay 365 dollars and got one month of prohibition to drive or one month of imprisonment.

In due time my car was painted. The body got seven coats of elastic material and between each coat the body



The car at the car show in Gent.

was sanded. Then came the varnish, three coats of "Brilliant Yellow" (Y9). The hood and the rear-side were painted in "Rally-Black". Once back home, with tow-truck of course, we began to put in the interior. The doors and lights were put back. End of december 1993 the car was finished.

Contact with technical authorities...

Now, I just had to get some plates and get my car through the technical control. To be sure, I verified if all the papers were complete. The guys from the technical control said that my papers were in order. So, I went with my car. They said that my car was in great shape technically but that the papers weren't in order! The date of import wasn't the right. It said 1968 and it had to be 1974. I hadn't paid attention at these numbers.

Finally my car was okay. Now I just had to get my plates. To get plates in

Belgium, you have to take an insurance. So, I did. I had to put my car at a car-show in Gent and I needed my plates to get there. The day before the show I got a letter that said that my insurance papers weren't all right. So I got in contact with my insurance company. They put the papers back together and I went to "Cantersteen" (plates).

Contact with No. plate authorities...

The clerk behind the desk told me that the papers still weren't in order. The paper said 1699 cc and it should be 1698 cc! I lost my temper and became very angry at the clerk. At last he said that he would change the paper himself.

The next day my car was standing at the car-show in Gent. Since that day, I spend many hours behind the steering wheel of my car and I love it! □

Sonettracing 1995

Hans Eklund

Kinneulle

Första tävlingen för säsongen är alltid spännande, funkar modifieringarna som man fixat under vintern? Inga större modifieringar har gjorts men jag hade i alla fall monterat en kraftigare laddluftkylare, bredare framhjul och en annan hårdhet på bromsklos-

sarna, jag hade ju problem på finalen förra året, bromsarna blev ju helt överhettade då.

Tävlingen gick sådär, bromsarna kändes väl inte helt perfekta men jag lyckades köra in på 8:e plats av 15 st. totalt i Modsport. Segrare Sören Trygg, Lola GTD T 70.

Klara för 1995 års racingsäsong, trimmad Sonett "tvåtakt" med Hasse Eklund vid spakarna. Många av konkurrenterna fick erfara att än hänger "tvåtaktarna" med! Foto John Marin.



Falkenberg

Banan utanför Falkenberg är väldigt snabb, men frestar hårt på bromsarna, man behöver nämligen bara bromsa två gånger per varv, men man måste bromsa jättehårt och det är dessutom nedförsbacke vid båda bromsningarna.

Träningen gick inget vidare, för bromsarna blev sämre och sämre. Vid flera tillfällen var jag nära att köra på Porscharna i baken, dom har väldigt effektiva bromsar. Trots bromsproblemen kom jag in på 12:e plats av 20 st. under träningen. Tävlningen vill man helst glömma, för den var slut redan efter 3 varv för mig, en drivaxel gick av. Vinnare igen Sören Trygg med Lola T 70.

Knutstorp

Till Knutstorpstävlingen hade jag byggt om bromsarna med stora kylslangen till skivorna och ny hårdhet på bromsklossarna. Dessutom hade jag hunnit med att köra sönder en drivaxel till, och dessutom bröts chassit sönder där nedre bärmarna sitter infästade. Alltså var det en del reparerade innan jag kom till Knutstorp.

Som vanligt var det stort deltagarantal på Skånebanan, totalt 23 st. i Modsport. Äntligen kändes bromsarna bra och nu gäller det att lära sig använda dom maximalt. Tränings-tiderna blev inte så bra, motorn gav ej full effekt och turbostrycket gick ej att få upp över 1,1 kg. Jag hittade ej på något fel så jag befarade att motorn börjar bli dålig.

20 st. kom till start i klassen och jag hade en jättekul fight med Hasse Tull-

sten och hans Alfa GTJ. Lyckades hålla honom efter mig ända in i mål, placeringen blev 12:a. Segrare Björn Person med en Porsche 911 med dubbelturbo. Anmärkningsvärt är hur snabba bilarna blivit under dom senaste åren, den tid som för två år sedan räckte för pole position gav i år 10:e plats!

Kinneulle

Efter Skånetävlingen undersöktes bilen för att hitta felet med för lågt laddtryck, men inget fel kunde hittas. På den första träningen vid Kinneulle visade det sig att laddtrycket sjönk ytterligare, det var nu nere på 1,0 kg. Det visade sig att det var en slang som spruckit.

Ny slang monterades till söndagens träning, äntligen kunde laddtrycket ökas till 1,5 kg. Nu var det snurr i motorn igen, lite väl mycket snurr kändes det som (det spann mer än vanligt alltså). Efter träningen visade det sig att framdäcken var helt utslitna, 4400:- för två framdäck som i alla fall räckte till tre tävlingar! Två nya framdäck monterades till racet och resten av bilen verkade fungera bra. Starten blev väldigt trång och jag blev inlåst bakom en Lotus 7 och en Porsche 911 RS. Det tog flera varv innan jag lyckades ta mig om dom men då hade dom framför mig fått för stort försprång som jag ej kunde köra in. Men sjätte plats blev det ändå. Segrare än en gång Sören Trygg, Lola T 70.

Mantorp

Finalen i sportvagnsserien kördes

som vanligt på lördagen under helgen "Automobile Sportscar Show". Det kördes endast en träning på lördagsmorgonen som bestämde startuppställningen i racet. Delvis blött underlag på träningen men jag lyckades få en 10:e tid av 18 st. deltagare.

10:e starpositionen förbättrades till 7:e plats under det första halva varvet. Jag behöll 7:an under 6 varv, men var hela tiden uppvaktad bakifrån av 2 st. Porsche 911 som inte alls tyckte om att ligga efter en gammal Sonett, ibland var båda två uppe på var sin sida om Sonetten men lyckades ej komma om. Till slut lyckades en av dom pressa sig förbi mig, men jag kunde i alla fall hålla 8:e platsen in i mål. Segrare Björn Persson i en Porsche 930 Turbo. Min totalplacering i serien blev en nionde plats.

Totalsegrare i serien blev Sören Trygg Lola GTO T70.

2:a Jaan Tolli Porsche V8

3:a Anders Hildebrand GTO 40

Under söndagen körde vi ett race på den korta banan. Startuppställningen bestämdes av lördagens placering, d.v.s. 8:e startplats för mig.

Starten gick perfekt och jag körde om 2 eller 3 konkurrenter på startrakan. Jättetrångt in i första kurvan, bilar överallt, då snurrar jag av banan, slår i hårt i kantstenarna, trodde att jag skulle gå runt på taket, men klarar mig från det, snurrar vidare ut på banan igen mitt i fältet med bilar, undviker på något sätt att bli påkörd, har lagom fart för att lägga i 2:ans växel och accelerera ut på nästa raka, ett par snabba rörelser med ratten för att känna om alla hjulen är kvar på bilen, det känns bra så det är bara att köra på.

Även på detta race är Porscharna efter en Sonettskalp. Dom får till och med fuska genom att köra rakt fram i chikanen för att lyckas komma om. En 911 lyckades köra om mig på långa rakan när jag missade 5:ans växel (knoppen lossade).

Placeringen blev till slut 10:e plats och det får jag vara nöjd med, jag har ju kunnat bli kvar i första kurvan, men nu blev bara vissa bitar av underredet kvar på platsen. Nu är säsongen slut och vintern får användas till reparationer och modifieringar. □

Ett stort TACK får jag framföra för denna säsong till

ÖP-Ventilation Q8-Hummelsta

och

Hans Qvist

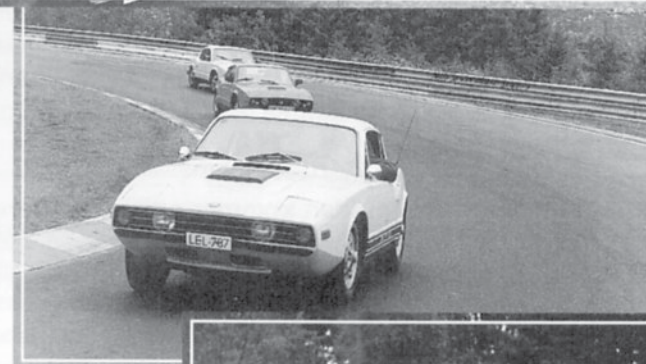
som på olika sätt hjälpt till under säsongen -95

Hans Eklund

Bildcollage från den internationella Saabträffen i Tyskland

Bilderna från Klaus Weißbauer

Erik Carlsson vid spakarna på den vita Sonettettan.



Ovan:
Sonetter
uppställda
för allmänt
beskå-
dande.



Uppvisning-
skörning av
Sonetter på
Nürburgring

Det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén



Ibland får man in artiklar som man vill göra en lite fylligare resumé av. Oftast räcker det kanske med en liten spalt för varje tidning, men ibland vill man göra mer, kanske ha med lite mer bilder eller så tycker man att tidningen är värd att citeras lite utförligare. När jag får in sådant material kommer jag att ta upp det under rubriken "Det skrivs om oss och våra bilar, special".

Classic Motor Signalthornet hade i nummer 12, 1992 (Ja, ja, vi vet att det var ett tag sedan...) en fin tvåsidig artikel om Sonetten i allmänhet och Martin Stenlunds Sonett III, i synnerhet. Redan på omslaget nämns artikeln under rubriken "Saab Sonett, en svensk tiger"! Artikeln illustreras med två stora, fina färgbilder så att man kan se bilen såväl fram- som bakifrån.

För att ge lite bakgrund till Martins Sonett III berättas kort den för oss välkända historien om Sonett I från 1956, baserad på 93:ans delar och med en hårdtrimmad 750 cc motor. Därefter kommer några rader om Sonett II med den vassade Monte Carlo-motorn och II, V4 med bulan på motorhuven.

Både Thore Skogman och Lasse Lönndahl åkte runt Sverige till sina framträdanden med varsin Sonett II. (Inom parentes kan väl nämnas, att Lasse fortfarande har en Sonett, dock en III nuförtiden.)

1970 kom Sonett III, ritad av Sergio

Coggiola och med uppfällbar bakruta, vilket gjorde den lättlastad. Produktionen lades ner 1974 sedan totalt 10236 stycken Sonetter producerats, varav 258 med tvåtaktsmotor. Ett öde som den delade med P1800, vilken lades ner samtidigt. Idag finns det ca. 300 Sonetter i Sverige medan det finns cirka 4000 P1800.

"Martins dröm"

Sedan kommer artikelförfattaren in på Martin Stenlunds "vackra orange-färgade dröm", av 72-års modell och tillverkad i 2000 ex. Det var ju 1972 som lättmetallfälgarna blev standard liksom den svartmålade bakpanelen och den nya grillen. Martin har haft sin Sonett sedan 1977, innan dess hade han ett antal V4 och en 99 EMS. Efter avsyning bestämde sig Martin, Sonetten eller ingen bil alls. Den var i hyggligt skick och hade endast 6200 mil på mätaren.

Efter att ha använts som bruksbil blev Sonetten så småningom en lyxig leksak. Sommaren 1985 började ka-

rossen visa tendenser till trötthet i form av att plasten sprack. Martin är ganska trött på föståsigpåare som ska knacka på karossen för att kolla att det faktiskt är plast. "Mycket irriterande", menar han. Nå, Sonetten ställdes undan och hösten 1987 påbörjades renoveringen. Det mesta gjordes iordning förutom rosten, det behövdes inte då det inte fanns någon! Annars brukar Sonetterna rosta där V4:ans bottenplatta är skarvad samt i sparklådorna och i bagagerumsbotten. Både växellådan och motorn renoverades, dock utan trimning, strikt original skulle det vara enligt Martin.

Fram- och bakaxeln blästrades och lackerades och bromssystemet renoverades.

Nu var det dags för det grundliga glasfiberarbetet.

Alla glasfibersprickor plastades upp

igen. Efter härdning i ett halvår följde slipning och lackering med grundfärg. Därefter ett par månaders härdning innan ytlacken lades på. Martin har använt många originaldelar såsom golvmatta och stolklädselmateri- al vid renoveringen, det enda avsteg han gjort är att installera ett rostfritt avgassystem.

I augusti 1990 var renoveringen klar och att klara av Svensk Bilprovning var inget problem. Martin uppmanar i artikeln alla Sonettägare som äger ombyggda Sonetter att återställa dessa i originalskick, "de är ju i alla fall bara förstörda original-Sonetter."

Epilog: Till sin förvåning såg red. i samma tidning att Martins Sonett var till salu! Det har därefter visat sig, att den nye, lycklige ägaren heter Bengt Öhrström. Vi tror nog att bilen har hamnat i rätta händer och det är bara att gratulera till ett bra köp! □

Medlemsavgiften 1996

Sedan ett år tillbaka har vi något ändrat betalningsrutinerna: Det innebär att årsavgiften för nästa år (i detta fall 1996) betalas vid årsskiftet dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/95 av Sonettvärlden. Medlemsavgiften måste absolut senast vara inbetald före årsmötet 1996 för att man ska ha rösträtt, men givetvis ser vi gärna att ni fixar det vid nästa månadsskifte, så är det gjort. Årsmötet 1995 beslöt att medlemsavgiften för 1996 ska vara oförändra-

de 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) á 10:-, tygdekaler á 25:-, samlingsmappar á 40:- eller klippark á 50:-.

Vår kassör ber Dig också att **skriva tydligt och komplett** samt gärna påpeka eventuella ändringar vad gäller adress och bilinnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i nummer 3/95! □

det skrivs om oss och våra bilar

Jan-David Skavén

Saab Idag

I nummer 30 av Saabs personaltidning från den 7 september 1995 behöver man inte bläddra långt för att finna en Sonett och till på köpet en Sonett I. Den finns nämligen på framsidan och i den sitter Erik Carlsson, intervjuad av Bil sportförbundets VD Gunnar Elmgren. Anledningen var att det har gått 40 år sedan Kristianstads GP kördes på Råbelövsbanan för första gången. Detta uppmärksammades av Nordskånes Fordonsveteraner. Man hade samlat ihop många höjdare från förr, både vad gäller bilar och personer. Så kunde man t.ex. skåda en Mercedes 300 SLR 1955, värderad idag till 50 miljoner kronor. Peter Bäckström, Saabmuséets nye chef och den som gjort reportaget, noterade att för Mercedesen krävdes det två vakter med hund i lokalen kontinuerligt. Som han skrev: "Vår Sonett som stod i samma lokal har nog aldrig varit lika välbevakad tidigare".

Svenska Dagbladet

Den 8 september 1995 hade man ett reportage om skådespelarna Ulf Brunnberg och Jean-Pierre Barda. Barda? Han är väl medlem i Army of Lovers och inte skådespelare? Och vad har det med Sonetter att göra?

Låt mig ta en sak i taget. Jodå, Barda är förvisso medlem i den kända sånggruppen men orsaken till artikeln var premiären på teaterpjäsen "Min mamma Herr Albin" på Folkan i Stockholm den 12 september och där spelar han med liksom Ulf Brunnberg. Ok, då, men Sonetten då? Jo, journalisten Carl Fredrik Holterman blickar tillbaka på deras karriärer och han börjar faktiskt med att knyta an till en film vi har nämnt förut i Sonettvärlden, nämligen "Lejonsommar". Den gjordes ju av Torbjörn Axelman 1966 och nu kommer vi till Sonetten: "Ulf Brunnberg jagar får med en SAAB Sonett. Rollen var Brunnbergs debut på vita duken. Filmen Lejonsommar är för övrigt svanen bland kalkonfilmerna." Inte dåligt att få åka Saab Sonett i sin första film....

Idrottsbladet-Motorsport

I en rapport från Mantorp och Modsport 1 står det så här om vår snabbaste Sonettförare i klubben: "Änglavakt i starten hade Hans Eklund i sin snabba Sonett, som snurrade i startkurvan mitt i gröten av bilar, men kunde fortsätta in i mål.". Det blev så småningom en tionde plats i söndagens tävling och det får man väl med tanke på den olycksaliga början vara nöjd med.

Uppsala Nya Tidning

Journalisten John Marin skriver så här i en specialartikel om Hasse Eklund och hans tävlingsbil: "Vältrimmad, det är ett ord som väl beskriver Hans Eklunds Saab Sonett från 1967. Bilens urprungliga tvåtaktsmotor på 60 hästkrafter har fått ge plats för en tvålitersmotor med turbo som utvecklar 300 hästkrafter". Han fortsätter: "Den illgröna Sonetten ser nästan lite fånig ut när den rullar ut på banan. Men konkurrenterna slutar snart att hånle. Hans Eklund åker ifrån såväl Porsche, Lotus som Alfa Romeo med sin gamla Saab. -Jag har kört lite rally tidigare, men började med banracing för fem år sedan. Saaben har jag plockat ihop av delar jag jagat rätt på i hela Sverige, berättar han.

Bilen har en toppfart på för klassen blygsamma 220 kilometer per timme. Men utväxlingen och bilens vikt, endast 690 kilo, gör att han når topphastigheten fort. 0-100 km/tim går på under 5 sekunder."

TV5

Teknikens Värld är ju numer inte bara den välkända motortidningen. Den har även gett namnet åt ett motormagasin i TV5, alltså en sorts motsvarighet till Trafikmagasinet. Förväntningarna på det program som sändes den 4 oktober 1995 var lite utöver det vanliga för man hade haft med den vita Sonett I:an med reg.nr. SAAB 94 från Saabmuséet i trailern, apitretaren, för programmet. Nå, visserligen dök den upp igen några sekunder när den körde i depån i sam-

band den historiska racing som hölls på Anderstorp. Men mer blev det inte, inget reportage eller andra bilder än de i trailern. Lite konstigt, normalt ska ju apitretaren ge hunger efter mer, nu var man lika hungrig efter programmet som innan.

North East Writings on Saab

Numer ger New England Sonett Club, Green Mountain Saab Club samt Greater New York Saab Club ut ett gemensamt nyhetsorgan "North East Writings on Saab". I det första numret från hösten 1995 såg jag att i julinumret av Automobile Magazine finns det en ensidas reportage kallad "Collectible Classic:Saab Sonett" av Ken Gross.

Automobile Magazine

Som på beställning kom den intressanta sidan till mig, avsändare var Olle Wallén, stort tack! Den ger som så många liknande artiklar en kort historik om Sonettens utveckling från de första från 1956 till de sista från 1974. Ken Gross tyckte bland annat att tvåans långa huv och korta överhäng bak var unikt men att udda exteriördetaljer förstörde den låga silhuetten. Trean var en större försäljningsframgång än tvåan, men produktionen upphörde när man inte kunde tillmötesgå de nya amerikanska reglerna om lägre avgasutsläpp och höjden på stötfångarna. Sonetten hör inte till de snabbaste, överkomliga sportbilarna från denna tid, som t.ex. Datsun 240 Z, men de går bra, de är billigare än 240 Z idag och de små volymerna försäkrar ägaren exklusivitet.

Radio Väst

Roland Karlsson som gör programmet Hallå Trafikant i Radio Väst på fredagseftermiddagarna har gjort åtta intervjuer med Erik Carlsson "På taket". I varje program pratar Erik om en speciell bil, t.ex. "Paddan", Baja 1000 96:an och ett av programmen avhandlade förstas Sonetten. I det programmet medverkade även Rolf Melde.

Min bil

Många av er har säkert redan sett den artikel som Anders Tunberg hade i nummer 2, 1995 i Saabs kundtidning. Det var ju ett fint tresidors reportage varav ett läckert mittuppslag på, nämä, inte en vacker flicka utan en läcker Sonett III! Den röda skönheten står annars i Saabs bilmuseum i Trollhättan. Artikeln har rubriken "Sportbilen som samlarna söker" och handlar mest om Sonett II även om Anders börjar med Sonett I från 1956. Sedan kommer han in på II:an och skriver att "köregenskaperna och utstrålningen var det sannerligen inget fel på". Därefter berör han tävlingen franska Alprallyt 1966, men det blev ju som ni vet ingen succe då bensinen var förorenad. Under mellanrubriken "Tekniskt mästestycke" berättar Anders om Sonettens vidare utveckling, t.ex. om utprovningar som Kjell Knutsson var med om i finska lappmarken, med en närmast otvivelaktig myggplåga. Anders avslutar artikeln med att beröra prisutveck-

lingen: "En Sonett II med V4-motor kostar idag mellan 50.000 och 80.000 kronor. Samma bil men med en tvåtaktsmotor är ännu dyrare".

Nå, det är ju inte alltid som priserna når upp till dessa höjder, det vet i alla fall ni som försökt sälja er Sonett....

Det finns faktiskt en Sonett till i samma nummer, nämligen en röd Sommerville modellbil som har den ena Coupe des Alpessonetten som förlaga. Skala 1:43 och den finns att köpa i t.ex. Saabs bilmuseum, pris ca. 850:-. Kanske inget vrakpris, men det är en gedigen, detaljerad modell.

Vi Bilägare

Under rubriken "Museum speglar Saabs historia" i nummer 15, 1995 skriver journalisten Jerry Lindbergh en artikel om en del av de 35-40 bilar som ställs ut där. Den nye museichefen Peter Bäckström har ledsagat honom och vi får bland annat veta att muséet årligen besöks av respektgivande 35000 personer. Peter egna favoriter är en Sonett Supersport från 1956 och en Saab 93 från 1959 som kallas "Monstret", ni vet den med dubbla, ihopbyggda tvåtaktsmotorer på totalt 138 hk. Om Sonetten sägs att av de sex exemplar som finns så står två i muséet, två i USA och två privatägda i Sverige. "Bilen byggdes på lättmetallram i Linköpings flygfabrik och utrustades med 750-kubiksmotor som ger 57 hk. Med fyrväxlad låda och en vikt under 500 kilo presterar den ändå en toppfart på 170 km i timmen." □

SÄLJES

CLUB
SONETT
SWEDEN

KÖPES

Säljes

Beg: Bensintank 66-69, ratt 70-74, instrumentpanel + tempreglage panel 72-74, högtalargaller + cigtändare 70-74.

Nytt: Lampor, blinkers m.m.

Mats

tel. 0150-12904, 010-6958675

Gummipackning nr: 7401458

Du som köpte packningar av mig 1992, returnera dessa och ett frankerat svarskuvert så får Du nya som är gjorda i en ny gummikvalitet. De nya skall icke spricka så som de första gjorde.

Åke Olsson

Karlavägen 18, 577 51 Silverdalen



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

Köp klisterdekal eller tygmärke

och pryd Din bil och Dina kläder.

Klisterdekal, en stor och en liten 10:-



Tygdekal 25:-



Samlingsmappar

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



Klippark

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

Modellbilar

Skala 1:87, Sonett II och Sonett II V4
från Autosculpt, pris 50:-/st



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