

# SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN — *världen*



- ★ Reservdelsinformation
- ★ Ny serie – hur Sonett kom till
- ★ Gripande Sonett-bilder
- ★ Reportage om collage

**1**  
1997



## Från ordförandens skrivbord



Hejsan!

När ni läser detta går vi återigen mot ljusare tider och vi kan faktiskt se fram emot ännu ett jubileumsår. Denna gång är det inte vi själva som jubilerar (någon måtta får det vara) utan Saab som firar 50 år 1997. Hur det kommer att firas är i skrivande stund inte klart än, däremot vet vi att vi är välkomna till Trollhättan den 19-20 juli. Självklart informerar vi er mer om detta i nummer 2 av Sonettvärlden. Innan dess ska vi förstås ha vår egen kombinerade vårträff och årsmöte. Det blir lördagen den 14 juni i hjärtat av glasriket i Småland med besök på glasbruk och kanske en rallyslänga. Även här kommer vi med fyllig information i nummer 2/97. På tal om möten, vill vi också nämna att Classic Motor Festival i Annaboda äger rum den 24-25 maj.

Jag vill gärna passa på att kommentera några rader i en artikel i detta nummer, "Försäljningen av Sonett II nummer 243" av Klaus Müller-Ott. Han föreslår att Club Sonett Sweden utarbetar en kvalitetsstandard från 1-5 för Sonetter att t.ex. användas vid köp och försäljning. Tanken bakom förslaget är förstås att säljare och köpare ska vara överens om vilken standard den Sonett har som är till salu. Styrelsen har tagit upp detta till diskussion vid vårt sammanträde den 16 november 1996. Vi beslöt att inte införa en sådan kvalitetsstandard. Anledningen är flera: Vilka bedömningsgrunder ska man ha, vilka ska göra kontrollen, vad händer om man inte är överens och varför ska Club Sonett Sweden blanda sig i enskilda köp av Sonetter? Vi har redan regler för Sonetterna när det gäller ansökan om MHRF/Folksamförsäkringen, men det är något helt annat. Där har vi besiktningsmän som tillsammans med vår försäkringskommitté gör bedömningen om den aktuella Sonetten och dess ägare är berättigad till att få denna försäkring. Styrelsen anser att försäljningen av en Sonett är en affär för den enskilde medlemmen, därför ska vi inte sätta upp någon kvalitetsstandard. Däremot instämmer jag personligen gärna i hans slutord i artikeln, köp aldrig en Sonett osedd! Köper ni av t.ex. geografiska skäl ändå via ombud, se till att det är en verkligt kunnig person som hjälper er.

Jan-David Skavén

**CLUB**  
**SONETT**  
**SWEDEN**

### Tidningens adress

c/o Jan-David Skavén  
chefred/ansvarig utgivare  
Vinhundsv. 87, 128 62 Sköndal  
Tel 08-93 15 65

### Styrelsen

Jan-David Skavén, ordförande  
08-93 15 65

Mats Persson, sekreterare  
013-631 67

Johnny Johansson, kassör,  
matrikel, adressändringar  
0521-22 12 50

Åke Olsson, klubbmästare  
0495-405 95

Hans Eklund, rådgivning reservd.  
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout  
019-45 10 13

Erland Johansson, reservdelsförv.  
013-27 04 12

Per Alvestig, suppleant  
0520-325 03

### OMSLAGSBILD:

Kortet med jul- och nyårshälsningar som Saab Automobile använde för att hedra den pigga 40-åringen Saab Sonett I.

Klubbens postgiro  
**35 87 30-0**

### Klubbens adress

Mats Persson  
Långkärrsgatan 19  
590 73 Ljungsbro  
013-631 67

### Besiktningsmän för MHRF-försäkringen

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 maj 1997

**Sista inlämningsdatum** för manuskript och annonser 10 april.



# Hur Saab Sonett kom till

Rudolf Abelin

Det är med stor glädje vi publicerar följande artikelserie av Rudolf Abelin. Bakgrunden till den är att jag kontaktade Rudolf Abelin i januari 1996 för att fråga om han hade möjlighet att komma till vårt jubileumsmöte i maj. Det hade han och under samtalet berättade han att han höll på med att skriva en bok om MFIs historia. Ett kapitel skulle också handla om den del av historien som inte hade med flygplan att göra utan tillkomsten av Sonetten. Självklart frågade jag om vi fick lov att publicera detta kapitel i Sonettvärlden när det blev klart. Han hade inget emot det, vilket vi förstås tackar för. Den synpunkt han hade var att förlaget, Allt om Hobby AB inte fick ha några inläggningar. I mars 1996 ringde han mig och berättade att kapitlet var klart och att det var ok med förlaget. Enda önskemål de hade var att jag skrev in det handskrivna manuset på datorn och lånade en diskett till dem, så slapp de skriva in det. Det tyckte jag var en rimlig överenskommelse så här följer resultatet.



Rudolf Abelin, f.d. chef för Malmö Flygindustri

Jan-David Skavén

Våren 1963 blev jag uppringd av en arbetsmarknadsinspektör Karlsson, från AMS i Stockholm. Han förklarade att han var ansvarig för sysselsättningen i Gävleborgs län och att arbetssituationen var kritisk. Eftersom jag var chef för det då Trelleborgsägda MFI (AB Malmö Flygindustri) som var känt för en innovativ utvecklingsavdelning frågade han om MFI hade något projekt eller produkt som kun-

de produceras i länet. Han påpekade att Norrlandsfonden kunde stå för utvecklingskostnaderna. Trots att jag förklarade att allt vi utvecklade var avsett för MFIs egen produktion eller alternativt för tillverkning inom något annat Trelleborgsföretag var inspektör Karlsson envis och begärde få besöka oss för en diskussion.

Vid besöket inledde jag förnyat med att förklara att alla de dåvarande MFI-

produkterna och projekten redan var inrutade för koncernens behov och närmast omöjliga att omlokalisera. Vi enades därför om att istället studera den pärm med så kallade "förprojekt" som ännu inte påbörjats. Bland dessa fanns ett utkast till en lätt sportvagn, som min gode vän Björn Karlström tillställt mig. Projektet skulle huvudsakligen baseras på Saab 96 komponenter och den 3 cyl. tvåtakts sportmotorn men med en helt ny glasfiberkaross. Inspektör Karlsson blev genast entusiastisk för just detta projekt, trots att jag varnade att det minsann inte var någon barnlek att starta och genomföra ett bilprojekt.

Vi kom emellertid överens om att MFI, tills vidare på egen bekostnad, närmare skulle undersöka projektets möjligheter och Saabs eventuella intresse. MFIs chefkonstruktör, Björn Andreasson, kom på ett genialt enkelt sätt att utnyttja och delvis "omskära" pressade plåtar från Saab 96-programmet, så att man, utan nya pressverktyg, kunde ta fram ett helt nytt och mycket lätt sportvagnschassi. Detta var redan från början avpassat för att kombineras med en mycket lätt glasfiberkaross, som alltså formgivits av Björn Karlström. De förberedande konstruktionsstudierna utfördes efter samråd med Saabs Trollhättanchef Rolf Melde.

Genom att företaget 1951 för Volvo-Verdexa och 1954 för Förenade Bil AB konstruerat och tillverkat en skåpvagnskaross respektive en tankbil med hytt och tank i glasfiber visste vi hur vi skulle utföra den annars svårösta skarven mellan plåtchassi och glasfiberkaross.



En glad Rolf Melde vid sitt skrivbord.

Det blev så dags att få det formella tillståndet från Saab-ledningen att utnyttja Saab 96 komponenter och samtidigt höra om Saabs eventuella intresse för projektet. Jag kontakade därför åter vännen Rolf Melde, för att be honom tjänstevägen "dra ärendet" för Saabs VD, Tryggve Holm.

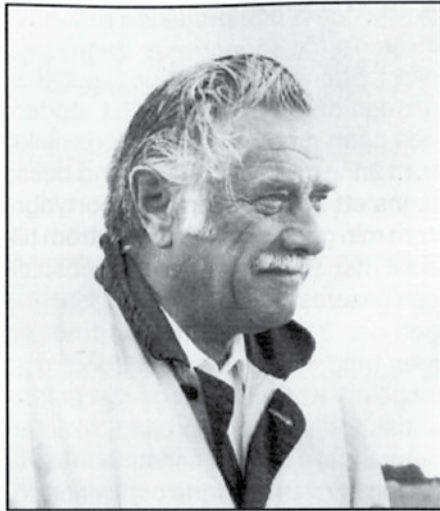
Rolf Melde svarade emellertid direkt att vi själva, av skäl som jag senare skulle förstå, fick "dra" projektet för direktör Holm, som jag brukade kalla svensk industris sista brukspatron. Jag hade stor respekt för Tryggve Holm och kände mig närmast som en skolpojke när jag bad om tid för att, tillsammans med Björn Karlström,



presentera förslaget. Vi hade under mellantiden, efter samråd med Rolf Melde, döpt projektet till Sonett. Namnet kunde därför, med lite god vilja, knytas till Saabs tidigare sportvagnsambitioner.

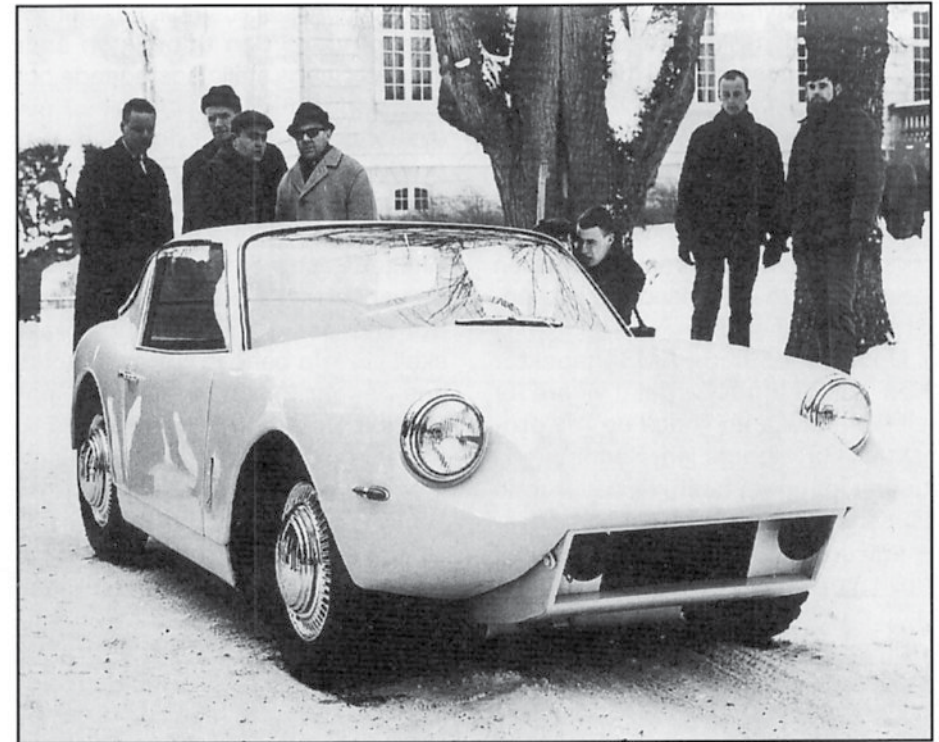
Jag visste, av erfarenhet, att det är en stor tillgång att ha med en förstklassig illustratör, när man skall presentera ett nytt projekt. Björn Karlström hade dessutom tagit fram en snyggt utförd pappmodell, som en "tredimensionell skiss". Som jag hoppats och väntat mig blev vi mycket vänligt mottagna av direktör Holm. Jag redogjorde kortfattat för den planerade uppläggningsen av projektet och framhöll att Norrlandsfonden var beredd att finansiera utvecklingen, förutsatt att en del av produktionen förlades till Gävleborgs län. Direktör Holm replikerade omedelbart med att betona att en förutsättning från Saabs sida var att projektet på intet vis fick inkräkta på Trollhättans utvecklingsavdelning, som inte fick störas i framtagningen av deras nya modell (det vill säga Saab 99). Tryggve Holm hade emellertid redan från början en positiv inställning till projektet och till oss, varför det inte var svårt att med modellens hjälp och Björn Karlströms skissande övertyga honom att vi var inne på rätt väg. Han bad mig därför återkomma när vi hade mera underlag och kostnadsbild för prototyparbetet klar.

Efter återkomsten från Saab, som för övrigt sedan länge var MFIs största kund på kompositområdet, hade Björn Andreasson och jag en ordentlig genomgång av hur vi skulle lägga upp



*Björn Andreasson, chefkonstruktör på MFI, bilden är tagen av Kjell Wihlborg den 26 maj 1990 i Hyllie, Skåne.*

prototypstillverkningen. Vi enades om att hyra in oss hos Heinels karosseri- verkstad i Malmö, vilka hade landets kanske skickligaste bilplåtslagare och där vi var personliga vänner med både fabrikör Heinel och hans ekonomichef, Rolf Lundberg. Rolf och jag hade varit skolkamrater på Lidingö. På "bok och räkning" fick vi därför disponera Heinels bästa plåtslagare, utrustning och utrymme för en mycket kristlig timpeng. Vi beslöt därför att "handknacka" upp prototypkarossen i plåt, vilket också medgav att måttliga modifieringar kunde utföras under arbetets gång. Alternativet hade varit att bygga provisoriska glasfiberformor och i så kallade hand-lay-up tillverka en glasfiber prototypkaross. Detta hade alla gånger blivit dyrare än plåt- karossen och ej medgivit underhands- modifieringar.



*Pressvisningen på Hedenlunda i februari 1965 var välbesökt och prototypen MFI 13 väckte berättigad uppmärksamhet.*

För att hålla kostnaderna nere och dessutom få optimal medverkan av plåtslagarfackmannen i själva utvecklingsarbetet åtog sig Björn Andreasson att varje morgon, före kontorsarbetstidens början, besöka Heinels för en genomgång av dagens arbete. Han diskuterade och skissade direkt hos plåtslagaren för att gemensamt få fram de både fordonsmässigt och ur produktionshänseende bästa lösningarna.

Så snart jag hade ett ordentligt grepp om kostnaderna besökte jag åter direktör Holm. Våra kalkyler visade att vi skulle kunna tillverka prototy-

pen, det vill säga både chassi och plåt- kaross för sammanlagt 150.000:-! Här ingick emellertid inte utprovning- kostnaderna. Jag framhöll för Saab- chefen att MFI varken hade kunskaper eller resurser för att klara den delen och bad därför att vi här skulle få utnyttja Trollhättans resurser. Vi ville använda både Rolf Melldes och inte minst "Carlsson på taket" med deras, inom detta område, utomordentliga kun- nande och erfarenheter.

Till min glädje inte bara godkände Tryggve Holm detta "undantag" utan var direkt entusiastisk för förslaget.



Trots den otvivelaktigt låga utvecklingskostnaden ville han emellertid dela på utvecklingsarbetet i två etapper med 75.000:- för chassit och lika mycket för karossen. Detta kunde jag godkänna utan betänkligheter och vi enades samtidigt om att han själv skulle komma till Malmö när chassit var klart för provkörning. Överenskommelsen bekräftades med ett handslag, så några papper behövdes ej.

Under tiden hade AMS inspektör Karlsson oförtrutet arbetat vidare för att säkerställa ett "back up" av projektet i Gävleborgs län. Som ett led i denna kampanj besökte dåvarande landshövdingen i länet, den charmerande Jarl Hjalmarsson, MFIs Stockholmskontor. Därvid fick jag ytterligare försäkringar om Norrlandsfondens villighet att bekosta utvecklingen. Jag förklarade emellertid att MFI tills vida-

re själv finansierade utvecklingen eftersom vi vid den tidpunkten ännu inte fått Saabs ställningstagande och att vi därför inte kunde binda oss med avseende på en framtida, eventuell produktion i Norrland. Detta visade sig också vara klokt eftersom Tryggve Holm, i samband med att han besiktigade och, - till vår förvåning- själv på verkstadens bakgård provkörde Sonettchassit, förklarade: "Saab skall väl inte behöva Norrlandsfondens pengar för att ta fram en Saab sportbil. Dessutom vill jag ha produktionen och utvecklingen samlad i Malmö! Du känner ASJ-chefen i Arlöv Lasse Bergwall. Ring honom och hälsa från mig och säg att han får lägga om produktionen så att han tillsammans med MFI kan klara Sonettverkningen!"

*Forts. i nästa nummer.*

## Upprop

Vår klubbmästare Åke Olsson och suppleant Per Alvestig har båda aviserat att de vill lämna sina poster vid nästa årsmöte. Det är dock vår förhoppning att vi kan dra nytta av deras kunskaper på olika sätt framöver.

Vår valberedning består nu av Claes Jartoft och skulle behöva utökas med en person.

Alla vill ha en fungerande klubb, få brukar spontant höra av sig och erbjuda sig att arbeta aktivt i styrelsen. Men det är ett måste för förnyelsens skull då man inte kan begära att en krympande styrelse ska prestera lika mycket som fler gjorde innan. Det skulle inte vara roligt att dra ner på ambitionsnivån, eller vad tycker ni?

Därför ber vi Dig som vill göra en insats för Club Sonett Sweden och har intresse av styrelsearbete/valberedning att omgående höra av Dig till Jan-David Skavén, tel. 08-93 15 65 så berättar han mer.

# För att minnas...



*...den mycket sport- och fordonsintresserade Prins Bertil, som gick bort den 5 januari 1997 i en ålder av 84 år visar vi här en bild på honom från Stockholms Bilsalong 1956. Han står och beundrar den Sonett I som överraskande hade presenterats av Saab på denna bilutställning. Bredvid sig med handen i kavajfickan finner vi Tryggve Holm, dåvarande VD och koncernchef för Saab samt vår hedersmedlem Rolf Melde, som hade initierat utvecklingen av bilen. Det är också Rolf som sett till att vi fått tillgång till bilden.*



# Försäljningen av Sonett II ch.nummer 243

Klaus Müller-Ott, Schipphorst, Tyskland

---

Som Saabentusiast ville jag absolut äga en Sonett II, 2-taktare och lyckligtvis fann jag adressen till Lennart Jarenbäck i Schweiz i svenska Sonettklubben's tidning "Sonettvärlden". Denne vänlige och hjälpsamme bekantskap gav mig information om Thomas Cox, USA som visste att berätta något om nr. 243 ägd av Lewis Eig från Florida.

---

Thomas Cox bästa vän och Saabspecialist (??) Randy Cook hade värderat 243:ans tillstånd med 9 till 9,5 poäng på en skala från 1-10, som uppenbarligen anger den bästa amerikanska standarden till 10 poäng. Randys utlåtande sades gälla som objektivt och seriöst. Dessutom hade denna bil blivit utnämnd till "Concoursvinnare" i 1994 års Saabkonvent.

Med så många expertutlåtanden kunde jag väl bespara mig resan till staterna - tänkte jag. Min tanke var ju att finna en bil som ej behövde renoveras. Lewis Eig bekräftade ytterligare bilens fina tillstånd via telefon och därmed skulle min dröm slutligen kunna gå i uppfyllelse.

## Skenet bedrar.....

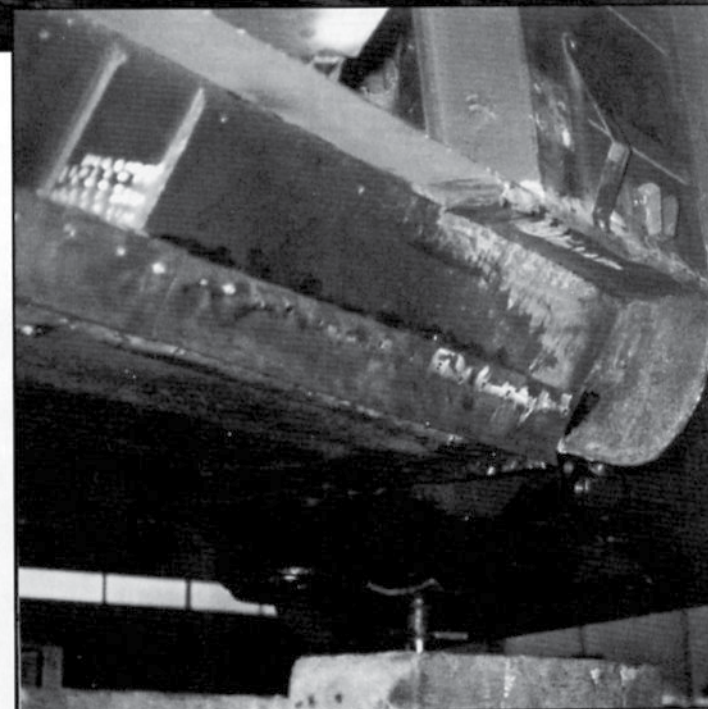
Efter att jag hade betalat \$ 15000 plus överskeppningskostnader och extraförsäkring kom Sonett II:an till Bremerhaven. En första anblick verkade bekräfta bilens fina tillstånd, men redan nästa dag - på liften hos min

mekaniker - kom svagheterna i dagen. Rost och genomrostningar överallt i chassit, aluminiumplåtar fästa med popnit och med centimetertjock underredsmassa. Vidare hade bilen en smaklös inredning, långt från original och lackeringen, som på håll såg fin ut, var full med blåsor, mm., mm.

Trots att jag tagit foton och gjort en videodokumentation som jag skickat till USA samt att jag ringt flera telefonsamtal, hävdade Lewis Eig att hans Sonett var i ett enastående skick.

Jag har bett Club Sonett Sweden om att utarbeta en kvalitetsstandard för Sonettbilar i jämförelse med den som finns för övriga bilar i Tyskland. Enligt en sådan lista borde bilarnas tillstånd beläggas med foton och/eller videoupptagningar av såväl chassie, interiör som karosseri.

Drömpriser borde amerikanare enbart betala sig emellan. Så ett gott råd till slut: **Köp aldrig en bil utan att själv ha sett den.** ☐



Bilderna visar en del av de defekter som påtalas i artikeln.



# Gripande Sonettbilder

Åke Larsson (text och foto)

Under flottildagen på Ljungbyhed den 24/8 1991, det vill säga för precis 5 år sedan hade jag fått förmånen att få köra runt på flygflotttiljen och fotografera min Sonett ihop med de utställda flygplanen som var bland andra SK 60 och JA 37 Viggen. Sedan dess har jag lockats av tanken att få uppleva flottildagen i repris och då med JAS 39 Gripen som utställningsplan och den möjligheten kom den 24/8 1996 på Ljungbyhed. Det var dagen efter det att flygvapnet firade sitt 70-årsjubileum.

På väg till fotograferingen av Jas 39 Gripen passerar vi ett antal militärplan, närmast SK 60.



En bild med tradition, två Saab-produkter med lite olika karaktär. Åke Larssons Sonett V4 från 1968 framför JAS 39 Gripen från 1996.

För några år sedan hörde jag på ett föredrag om JAS 39 Gripens tillkomst och dess första provflygning. Föredragshållare och Gripens första pilot var Stig Holmström från Linköping. Sedan dess har jag hållit sporadisk brevkontakt med honom och när det stod klart att Gripen skulle närvara på Ljungbyhed så tog jag kontakt med Stig H. som ordnade det. Han ringde några dagar innan flygdagen på Ljungbyhed och berättade att det var klart med den udda fotograferingen. Min kontaktperson, vilken hade hand om utställningsplanen från F:5s sida var Rolf Långberg, Sonettägare och medlem i Club Sonett Sweden.

Vid middagstid på lördagen den 24 augusti 1996 kör två Sonetter genom huvudporten till F:5. I den silvergråa 72:an med Rolf Långberg bakom ratten och i den röda 68:an med mig bakom ratten. En halvtimme senare var de två Sonetterna på väg ca. 1 km. ut på taxningsbanan till 3 St. Gripenplan. Rolf Långberg körde före mig och hade som passagerare Stig Holmström som anlände en kvart tidigare med flyg från Linköping.

Väl framme började fotograferingen omedelbart då det var ont om tid, för den flygtaxning som pågick vid fotograferingen gick inte att ändra på. □



# Rekord med 40-årig Sonett

Ingresstext Jan-David Skavén



Det är inte så ofta vi har med pressinformation från Saab i Sonettvärlden. Av naturliga skäl handlar Saabs pressinfo. till största delen om nya modeller, om hur det går med bilförsäljningen eller t.ex. rekordkörningen med 900:an på Talladega i höstas.

Men det är ju inte bara nya Saabar som sätter rekord. Redan i förra Sonettvärlden hade Peter Bäckström med ett reportage om hur det gick till när den då 40-åriga Sonett I:an satte nytt hastighetsrekord. I december 1996 uppmärksammade även Saab detta i en pressinformation med tillhörande bilder. Vi har valt att återge den till er, trots att ni delvis läst om rekordkörningen i nr. 4/96. För det är ju inte så ofta nuförtiden som Saabs pressinformation handlar om Sonetter....

– Vid Svenska Bilsportförbundets år-

liga prisutdelningsgala 30 november, mottog forne rallymästaren Erik Carlsson "På taket" utmärkelsen för det svenska hastighetsrekord han satte tidigare i höstas i en 40 år gammal Saab Sonett I. Han noterade då 159,400 km/tim på den flygande kilometern.

Rekordkörningen ägde rum på en avlyst motorvägssträcka utanför Falkenberg i södra Sverige i september. Saab ställde upp med en Saab Sonett I, årsmodell 1956, i klassen för bilar med motorer upp till 750 cm<sup>3</sup> utan krafthöjande utrustning. Målet var att slå Ulf

"Barbarossa" Bomans rekord på 103 km/tim, satt med en Fiat 500 1988.

De deltagande bilarna körde en kilometerlång sträcka med flygande start, en gång åt vardera hållet för att eventuell vind och väglutning skulle påverka resultatet så lite som möjligt. Därefter räknades snitthastigheten ut. I sitt första försök noterade Erik Carlsson 157 km/tim, redan det ett prydligt svenskt rekord. Inför det andra försöket valde Saab-teamet att byta däck i ett försök att öka hastigheten ytterligare. Istället för de ursprungliga Pirelli Cinturato 155-15 monterades Dunlop Vintage Racing 5.00L-15, som har större omkrets. Däckbytet fick avsedd effekt och i det andra försöket sattes det nya svenska rekordet på 159,400 km/tim.

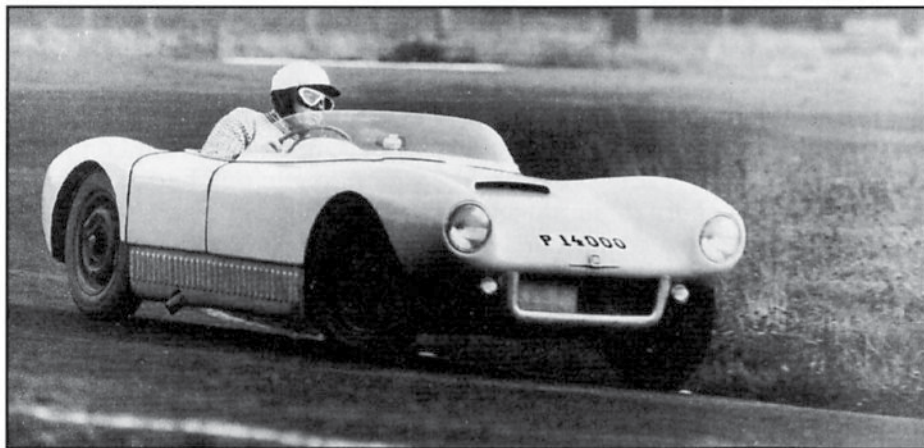
Saab Sonett I, eller Saab 94 Super Sport som den ursprungligen hette, formgavs av Saabs legendariske designer Sixten Sason och konstruerades med Saab 93 som bas. Den tre-

cylindriga tvåtaktsmotorn har en slagvolym på 748 cc och ger 57,5 hk. Karossen är tillverkad av glasfiberarmerad plast, chassistommen är gjord av lättmetall och bilen väger inte mer än 500 kg.

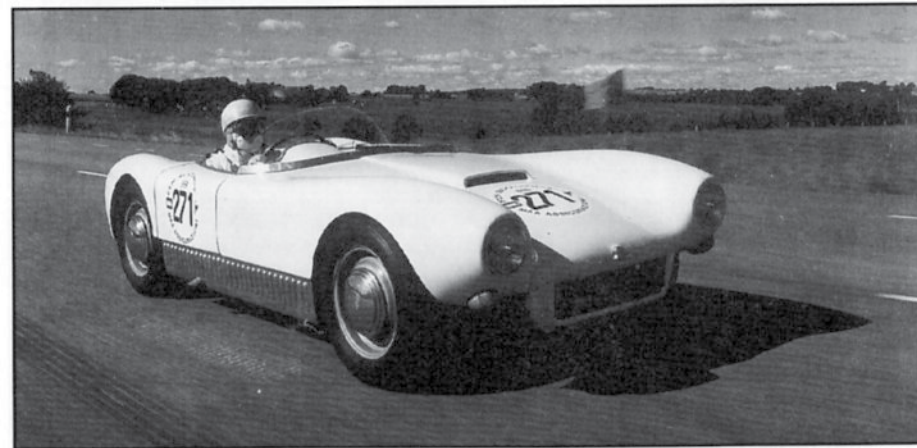
Saab Sonett I visades första gången på Stockholms Bilsalong 1956 och var egentligen avsedd för banracing. Inför 1958 ändrades dock tävlingsreglementet så att Saab istället kunde tävla med standardbilar utrustade med Sonettmotorer och det fanns därmed inte längre behov av en specialutvecklad tävlingsbil. Totalt tillverkades Saab Sonett I bara i sex exemplar.

Rekordbilen har chassinummer 1 och är till vardags utställd på Saabs Bilmuseum i Trollhättan, där den hålls i körbart skick. Bilen är i originalskick och förutom motorns ursprungliga fabriksstrim, har inte effekten höjts på något sätt. Tidigare har samma bil bland annat deltagit i det klassiska veteranbilsrallyt Mille Miglia 1989." □

Erik Carlsson i Saab Sonett I, chassinummer 1, på Gelleråsens tävlingsbana utanför Karlskoga i Sverige 1956.



Erik Carlsson i Saab Sonett I, chassinummer 1, vid rekordkörningen på flygande kilometern 1996.





# Kommer Du ihåg... ?

...att vi i förra numret nämnde att det finns eller har funnits en del personer som samtidigt ägt 4, 5 eller till och med 6 Sonetter? Bl.a. nämnde vi Tom Donney i Iowa i USA som har den största samlingen av 2-taktssonetter i världen, då var det 6 stycken! Lennart Jarenbäck har före jul återigen varit i kontakt med honom och nu har han, hör och häpna, 11 stycken tvåtaktssonetter! Av 258 producerade, helt enastående. Senaste tillskottet är den gröna Sonett II nr. 000.021, som varit till salu för \$ 12000 en tid redan. På Lennarts fråga vad han skall med alla Sonetterna till berättade han att han tänkte avyttra 4 av dem och renovera upp övriga 7. Lennart har fått fram en bild på 6 av dem, håll tillgodo!



Tom Donneys imponerande rad av 2-taktssonetter, 6 av de 11 han äger. Bildens kvalitet var dock inte av samma klass, men ändå, tänk att ha en sådan samling i garaget...

# Saab Sonett - en rullande brandbomb?

Mats Jonsson

För lite sedan kunde vi i Sonettvärlden läsa om en Sonett där batteriets pluspol hade svetsats mot ett av bränsletankens spännband. Jag vill här bidra med lite egna, liknande, erfarenheter i ämnet: För några år sedan var jag ute och provkörde mitt nyrenoverade (läs nybyggda) chassi till tvåtaktaren. Karossen var pålyft men ej fastskruvad och batteriet stod löst i i kofferten. Efter att ha kört i en grop så slocknade bränslemätaren samtidigt som det luktade bränd plast. Jag slog av den nyss monterade huvudbrytaren (jättebra uppfinning) omedelbart och utförde en snabb okulär besiktning. Isoleeringen på bränsletankens jordkabel var avbränd och denna hade sedan svetsat sig ihop med givarkabeln med följd att instrumentet dog. Batteriets pluspol stod mot tankens nederkant men endast en mindre skada hade uppstått. Räddningen var att bränsletanken var fabriksny och målad med ett tjockt färglager. 45 liter bensin med 1% oljeinblandning hade kunnat ordna så att chassinummer 000.168 hade upphört att existera och att innehavaren kunnat

få ta "Sonetten med sig in i himmelen". En granskning av konstruktionen visade att batteriet sannolikt monterats med pluspolen närmast tanken redan vid fabriken nere i Arlööv.

Ett annan möjlig brandorsak som åtminstone gäller tvåtaktarna (jag kommer inte ihåg hur det ser ut på de senare modellerna) är att batterikabeln och bränsleröret passerar igenom torpedväggen med någon centimeters avstånd för att sedan, genom hela kupén, ligga ihopklammade i en långsgående pressning för att sedan dela på sig i schaktet under tanken. Detta innebär att vid en eventuell kortslutning så kan batterikabeln komma att svetsa av bränsleröret vilket kan orsaka katastrofala följder. På tävlingsbilar måste batterikabel respektive bränslerör hållas åtskilda. Jag tror inte att detta är något försäkringsvillkor i vare sig Skandia- eller MHRF-försäkringen.

## Hur åtgärda detta?

Koppla bort batteriet och lyft ur högerstolen och mattorna ur bilen. Demontera fotstödet vid passage-

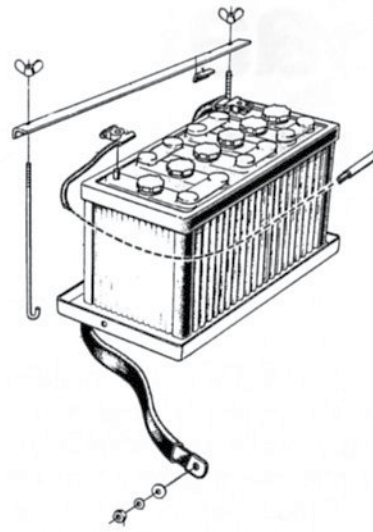


rarplatsen och undersök om det går att dra batterikabeln någon annanstans. Oftast går inte det varför det blir nödvändigt att skaffa en längre. Passa på och montera en huvudbrytare nu om du inte redan har gjort det. Kontakta något företag som sysslar med industrikablage, tex Kabelprefektion i Katrineholm, och låt dem tillverka en längre kabel. Monterar du en brytare så kan du kanske använda en bit av den gamla kabeln och komplettera med en ny bit från brytaren och bakåt till batteriet. Här är det på plats med en varning: Försök inte att själv pressa på kabelskor utan specialverktyg som ger erforderlig presskraft. Det bästa är om kabelskorna är både pressade och lödda och detta är inget jobb för lekmannen. (En oisolerad batterikabel och ett fulladdat batteri bränner lätt av en lednyckel. Detta är faktiskt sant. Jag har själv, i mitt arbete, haft möjlighet till att skåda resultaten av liknande incidenter).

#### Vad kan vi då lära oss av detta?

Jag vill propagera för dessa saker:

- Kontrollera hur batteriet är monterat i bilen. Vänd batteriet så att minuspolen kommer närmast tanken. (Går inte detta? Gör om kablarna).
- Kontrollera dragningen av pluskabeln genom bilen.
- Montera en bra huvudbrytare lättåtkomligt. Passar bra att göra tillsammans med den eventuella kabelombyggnaden. (Köp inget billigt plastsmäck på Biltema eller dylikt. Satsa på en brytare av god kvalitet. Brytare av fabrikat Bosch, som är



gjorda helt i metall kan du bla. köpa genom Motorsport Sweden.

- Montera en brandsläckare av typ BE eller ABE. Storleken bör vara minst 2 kg.
- Har du redan allt detta ordnat? Kontrollera regelbundet alla kablar och bränslerör och slangar. På tvåtaktarna finns det många slangar mellan flottörhus, bränslepumpar och förgasare och detta kan närmast liknas vid ett ormbö. Kom i håg att det inte är själva bensinen utan att det är ångorna som brinner. Inga försäkringar i världen hjälper dig om bilen brinner upp. Visst kan man få en slant från försäkringbolaget men denna täcker oftast inte allt arbete som man lagt ner vid en renovering. Det finns exempel, bla i Sverige och England, på Sonetter som brunnit upp. Det som blir kvar kan liknas med en gammal Kubelwagen från andra världskriget. □

# Reportage om collage

Rolf Melde, ingress av Jan-David Skavén

*Ni som var med på Club Sonett Swedens jubileumsmöte den 25-26 maj 1996 kommer ihåg att Rolf Melde vid middagen hade vänligheten att som gåva till Club Sonett Sweden överrätta ett collage med olika bilder som hade anknytning till Sonett I, alltifrån ritningar och produktionen i ladan i Åsaka till presentationen vid Stockholms Bilsalong 1956. Gåvan var mycket uppskattad av oss alla och jag bad Rolf att berätta lite mer om bakgrunden till collage. Dessutom är det vår tanke att även bereda er som inte var med på träffen möjlighet att se bilderna. Här följer nu Rolf Meldes egna ord om bakgrunden till dem:*

Jag är full av beundran för alla de som engagerar sig i arbetet att hålla Saab Sonettbilar vid liv. Du framförde ett önskemål om att jag skulle skriva några rader om collagegets tillblivelse. Det är i och för sig inte märkligare än att jag, som jag tidigare nämnde, beundrar Er alla för Ert engagemang och eftersom jag numera är pensionär och i avsaknad av större resurser så låg någon form av minnesgåva till klubben utanför mina möjligheter.

Då kom jag att tänka på gamla fotografier från denna tid. Jag vände mig till såväl Saab som ANA och frågade om möjlighet att kunna få några gamla foton från Sonettens tillblivelse. Det visade sig då att de inte hade något annat foto än en bild av en, på den tiden ung flicka sittande i en Sonett. Vid det laget fanns det inget annat val än att se i mina egna samlingar.

Jag beställde då ett antal foton från mitt album och sökte efter bästa förmodligen sammanställa dessa till ett nå-

gorlunda attraktivt collage. Jag ansåg att det var på gränsen till min plikt att på något sätt söka vidarebefordra lite av mina tankar kring starten av Sonettprojektet. Speciellt tycker jag nog själv att det är roligt att det finns kopior på den första skissen jag gjorde för beräkning av viktfordelningen, ty huvudmålsättningen var ju en bil med extremt goda väghållningsegenskaper. För att använda ett modernt uttryck så tror jag att få bilar byggts med bättre "balans" än vad Sonett I hade, i varje fall enligt dåtida mått.

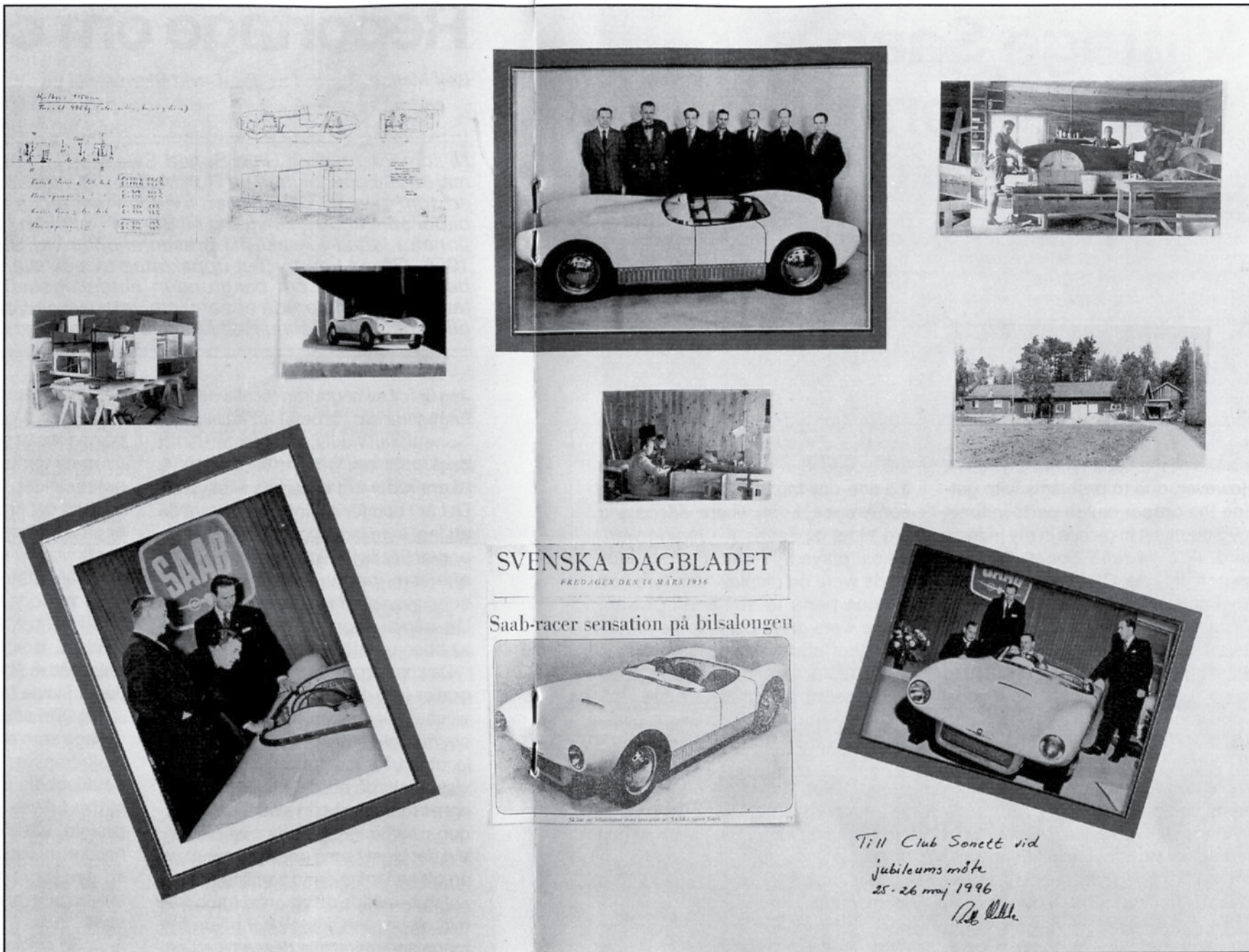
Jag ville alltså sammanställa detta collage som ett synbart bevis på min beundran för Er entusiaster inom Sonettklubben. Eftersom jag under min aktiva tid var ledare för många olika projekt, vilka också lade beslag på mycket av min fritid, är det roligt att se att den yngre generationen uppskattar vad som blev till under denna tids-epok.

*Se collage på nästa uppslag.*



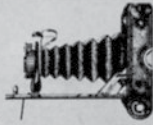
# Sonettnostalgi

Det unika collaget som skänktes och överlämnades till Club Sonett Sweden av Rolf Melde på jubileumsträffen i Skåne.





# Vintage Saab Convention 1996



Brian W. Thomas, text and photos

Last summer I went to my first Saab convention. I had been to many car shows in the past with my friend's dad, who owned a 1959 Austin Healey Bug-eye Sprite and a 1973 Sonett III. I usually drove the Sonett III to the shows. Early in 1996, I bought his Sonett, the car I had longed for since high school. I've had many 99s, and even now I drive a 1980 900 turbo, but they don't have the "head-turning" power that the Sonett has.

I had planned to drive my 73 Sonett to the convention in Lake Placid, NY, the site of the 1980 Winter Olympics. However, due to problems with getting the proper clutch parts in time, my Sonett sat in pieces in my friend's yard. (Please read Sonett III: "The search for the Clutch" for details. *Kommer separat i senare nummer. Red.*) Upset by the clutch fiasco, I debated whether to go at all. The morning of the convention I decided to go. I figured it would be a good opportunity to start networking to find parts, supplies, repair shops, and experts who specialize in Sonetts. We all know it gets tougher and tougher to find parts each year!

After a six-hour drive to Lake Placid in the pouring rain, my girlfriend and I arrived in a soggy, but beautiful Lake Placid. After we found the exact location of the convention, we walked into the hotel, and I saw my friend, a long-

time Sonett guru, Jay Stevens. He and most of the other people spent the weekend at the hotel, but I made it a one-day trip. I walked around the conference room, where videos and old films of Saabs ice racing were being played. T-shirts of various kinds were on display. Vendors had various parts to sell and/or swap. There were great deals to be found. One that sticks in my mind was a stock replacement radiator for a 99 model selling for only \$75; these usually cost about \$300. Some great Saab literature and even some models were also for sale. New England Sonett Club's Bruce Turk brought some rare Matchbox brand Sonett III 1:53 scale toy cars, originally issued in the early 1970s.

After looking at all the parts and memorabilia, we went out to see the cars. Although the rain put a damper on the car show and display, it was







still great to see so many Saabs in one place. The Sonett II was the predominant car at the show. Several Sonett IIIs were also shown, along with some race Saabs, namely Bill Jacobson's Sonett I. Dennis Sweeny brought his Saab 99 with a 16 valve turbo engine! This car had an interior make-over; it looked like leather seats and rims from an SPG. Rumour has it that the 99 really threads! Supposedly, the 16V engine fits right in there with no cutting to the body.

The "Best of the Show" award went to Kerry Mull for a 1968 96 V4 Deluxe. The competition was stiff in the "Ugly Duck" category, but Eric Nelson drove away with the honors in his 850 Monte Carlo. Someone even had a 900 4-door ice racer with some mean tires!

A great tech session was given by a Saab employee about rebuilding a Sonett V4 gear box. Many people said it was one of the better tech sessions at a convention. Lastly, a parts auction was held; some parts had been donated by attendees, and some came from Saab archives. A gem of a gear box was auctioned, complete with the original airplane Saab logo on the box. A portion of the proceeds were donated to the U.S. Olympic Training Center, Essex County Office for the Aging, High Peaks Hospice, and a few other causes.

I drove six hours to get there, stayed six hours and drove six hours back home. The convention was well worth it! I'm looking forward to the 1997 owner convention this summer. We hope to have fifty Sonetts. □





## Snack i 2-takt



Tvåtaks-  
redaktör  
Mats Jonsson

Internet. I december så köpte jag ett modem och kopplade upp mig på Internet. Internet är stort. Undrar om överhuvudtaget någon livslevande människa vet hur stort och hur mycket information som finns där. Internet har gjort att jag numera är en sällan sedd gäst i garaget. Nåja, under juledigheten hann jag montera en sportmotor och skivbromsar på tvåtakssextiofemman jag har som vinterbil. Internet har gett mig en massa nya Saabkontakter runt om i världen och det bästa är att informationsutbytet nästan sker i realtid. När Galilei uppfann kikaren för en 300-400 år sedan så tog det 30 år innan nyheten om denna fantastiska uppfinning nådde fram till våra förfäder här hemma i Sverige.

### Back to the beginning.

Av en amerikansk vän jag känt i många år har jag fått följande historia om Sonett I med chassinummer 1:

I Denver, Colorado fanns en Saab-handlare på 50- och 60-talet vid namn Dick Catron. Han var en rätt stor dealer och var Saabs "western distributor" på den tiden. Som belöning för att ha sålt väldigt många Saabar så fick han möjligheten att köpa en Sonett I som enligt egen utsago var "the worst one of the bunch". Priset var ungefär 750 dollar. Denna bil hade alltså chassinummer 1 och var prototypbilen. Om man nu kan kalla de andra fem för seriebilar.

Dick Catron hade bilen i sin ägo under några år och lät göra i ordning

bilen till ett skick som vida översteg det ursprungliga. Bilen lackerades i en kulör som hette Arctic White efter att från början ha varit lackerad i en äcklig cremegul nyans. Som kronan på verket fick den en röd inredning av skinn. En rad av ytterligare förbättringar gjordes för att bilen skulle gå att använda och Dick uppgav till min bekant, när de träffades, att han hade lagt ner 3000 dollar på bilen.

Efter "renoveringen", vi är fortfarande kvar på 60-talet, så figurerade den på en rad utställningar i USA innan Dick sålde den tillbaka till Saab, tillsammans med en Saab 92 som han hade köpt av Ralph Millet för 1200 dollar. Ryktet säger att Len Lonnegren, som debuterade med en artikel



Ett exempel på hur mycket plåt som kan behöva bytas vid en Sonettrenovering. Den här bilen var inte exceptionellt dålig utan hade dåliga trösklar samt spaltrost i lågt placerade svetsfogar. Dessutom hade den bristfälligt reparerade krockskador i fram respektive bakparti. (Rätt gissat, det är er skribents tvåtaktssonett)

i Sonettvärlden 4/96 hade ett finger med i denna affär. Saab 92 såldes ju aldrig officiellt såvitt jag vet och är väldigt eftertraktade i USA där det möjligen kan finnas ett knappt dusintal idag. Han fick 5000 dollar av Saab för bilarna och vet inte vad som hände med 92:an sedan. Ingen annan tycks veta detta heller men det skulle kunna vara den 92:a som Saab Cars USA har i sin ägo idag. (Len, Du kan väl vara snäll och dementera om jag har fel angående din inblandning i affären med Sonett I:an därborta. Kanske du vet något om 92:an Saab Motors inc. köpte tillbaka. Jag misstänker att du läser den här tidskriften/Mats) Vad som hände med Sonetten vet vi däremot. Den står på museet i

Trollhättan och kördes av Erik Carlsson och Torsten Åman i Mille Miglia för några år sedan och i förra året satte Erik något slags fartrekord med den på västkusten.

### Sonett Facett

Steget från chassinummer 1 till nummer 4 är inte speciellt stort. Fyran finns alltså numera i Tyskland dit den köptes under en del märkliga former under fjolåret. Nuvarande ägaren köpte även en Sonett II i USA och denna affär tycks bli en maratonföljetong. I förra numret av Sonettvärlden kunde vi läsa Dr Muller-Otts anklagelser om lurendrejeri mm. Fortsättning följer. Från USA, där denna affär har fått stor uppmärksamhet i



Saabkretsar, låter säljaren, Lewis Eig, genom en utomstående person meddela att han uppriktig sagt är ledsen för att den nye ägaren inte är nöjd med bilen. Han påpekar också att bilen hade placerat sig högt vid olika "snyggaste Sonettomröstningar" vid olika Saabträffar i USA och att han egentligen helst inte ville sälja bilen och att det var därför han begärde ett så pass högt pris. Det sista kanske inte är riktigt sant. Jag fick tips om att bilen var utbjuden till salu åtminstone ett halvår innan den såldes och prislappen var i mitt tycke skrattretande hög. Däremot är det sant att det är en prisvinnare: 1994 blev den delad 2:a på en träff i Vermont. Och dessutom vann den en utställning samma år vid en annan träff om jag inte missminner mig. Om nu den här bilen var så dålig som det sagts; Hur dåliga var då inte de övriga 25-30 Sonetterna som deltog ??? Dr Muller-Ott låter i alla fall meddela att bilens renovering snart är avslutad. Förhoppningsvis får vi se den i Trollhättan i sommar.

#### 000.227

Nu till roligare saker: Sonett nummer 227 ägs av vår medlem Patrik Simonsson och finns i Göteborgstrakten. Bilen är importerad från USA och jag vill minnas att den var guldfärgad. Den ägdes tidigare av en legendarisk

Saabhandlare vid namn Ted Tucker. Jag är inte riktigt säker men jag tror att han bodde i Virginia och bilen blev till salu efter hans bortgång. Ted dog i cancer för en 7-8 år sedan och fru Tucker fick plötsligt ett anseeligt antal Saabar att sköta. Bilen annonserades ut för 7500 dollar och Patrik köpte den under en Amerikavistelse och tog den till Sverige. Den var i körbart skick och jag känner inte till huruvida någon renovering har påbörjats ännu. Till saken hör att familjen Tucker hade en son vid namn Mike som väldigt framgångsrikt tävlade med en Sonett V4 för tioalet år sedan.

Själv höll jag en gång i tiden på att köpa en Sonett V4 -68 av Mamma Tucker. Den var komplett, hade en del rost och sprucken bakruta. Dessutom hade den haft en förgasarbrand varför det fanns lite att göra i motorrummet där även kabelhärvan hade smält ihop till någon form av enledarsystem. Bilens inredning höll samma klass men en hel del saker, inklusive en bättre begagnad huv skulle medfölja och priset var 250 dollar. Just det! Ni läste rätt: Tvåhundrafemtiodollar. Vad ska jag med den till resonerade jag mig fram till i mitt beslutsfattande. Det som till sist föll avgörandet var att det inte var en riktig Sonett. Det var ju en fyrtaktare. I dag ångrar jag mig lite grann. Undrar om den finns kvar????

När skrev **Du** en artikel till Sonettvärlden senast?!

# Reservdelslistan

Erland Johansson



Club Sonett Sweden gör här sin årliga publicering av reservdelslistan. Du som behöver någon reservdel som inte finns med i listan, hör av dig till reservdelsförvaltaren Erland Johansson. Om tillräckligt många efterfrågar en reservdel kan nytillverkning bli aktuell. Styrelsen tillsatte förra året en reservdelsgrupp som jobbar just med nytillverkning av efterfrågade reservdelar.

#### Stötfångarna till Sonett III, tom 1972 och tidiga 73:or

Det här börjar bli tröstlöst. Sent i höstas efter flera års väntan fick vi de första "serietillverkade" bakre stötfångarna som vi tänkte börja leverera till de som beställt. När vi nu fått ordning

på passformen visade det sig att yttishen inte var godtagbar, vilket gjorde att vi inte kunde leverera. Jag börjar tro att vi måste hitta en ny tillverkare, annars får vi nog inga stötfångare alls. Jag måste säga att ni som har beställt stötfångare har ett otroligt tålamod.

#### Reservdels- och mektips

En lista med tips finns att beställa från reservdelsförvaltaren **Erland Johansson, tel. 013- 27 04 12**. Listan är inte speciellt lång men jag hoppas att ni medlemmar hör av er med tips på var ni hittat en reservdel som passar Sonetten eller hur ni löst ett mekproblem. Med er hjälp kan listan göras längre.

## Reservdelar från Club Sonett Sweden

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
10150	Verkstadshandbok	200:-	III		Nytryck
175422	Res.delskatalog	290:-	Alla		Nytryck
788249	Verkstadshandbok	200:-	II, II V4		Nytryck
7400286	Gavel	110:-	Alla		Hjulhusplåt V, fram bakom hjulet
7400351	Dörrstolpe	90:-	II	Till -268	Vänster sida
7400641	Ram	295:-	II, II V4	Alla	Stolsunderrede V och H
7400955	Kylarfäste	20:-	II, II V4	Alla	Vänster
7401888	Panelbräda	1000:-	I	Till -78	Trä
7402282	Dörrstolpe	90:-	II	Till -268	Höger
7402720	Kylarfäste	20:-	II, II V4	Alla	Höger
7403579	Ledskena	295:-	alla		Höger dörr mellan rutorna (rostfri)
7403637	Distansbricka	6:-	Alla		Till bl a ledskena 7403579 i H-dörr
7403728	Dörrskal	1300:-	II, II V4	Till -328	Vänster
7403736	Dörrskal	1300:-	II, II V4	Till -328	Höger
7403884	Glas	140:-	II, II V4	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7404619	Rutfäste	110:-	II, II V4	Alla	Till höger dörr stora rutan
7404940	Bricka	9:-	II, II V4	Till -328	Till dörrgångjärn
7405327	Glas	220:-	Alla		Blinkers/park. ljus (Lukas)
7405780	Mellanlägg	10:-			Finns ej i res.delskatalogen



ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
7407745	Fästöra	30:-	II, II V4	Alla	Billbälte yttre golvfäste
7407976	Drivarm	30:-	Alla	Till -7050303	Till torkarmotor
7409006	Lykta	350:-	Alla		Blinkers/park.ljus kompl.
7409212	Stänkskydd	60:-	II, II V4	Alla	Vänster
7409220	Stänkskydd	60:-	II, II V4	Alla	Höger
7409238	Fäste	50:-	II, II V4	Alla	Till vänster stänkskydd
7409246	Fäste	50:-	II, II V4	Alla	Till höger stänkskydd
7409592	Konsol	80:-	II V4, III	Alla	Höger, golv i motorrum
7410095	Fläktstos	80:-	II V4	Till -1228	Fäste till kupéfläkt
7410178	Däck	250:-	II V4	329-1228	Till värmepaket
7411309	List	7:-	III	Alla	Till genomf. vid golv och torped
7411960	Mellanlägg	6:-	II V4, III	Till -97725002000	Till läsmekanism dörr
7412117	Dörrlås	295:-	II V4	328-1868	Höger
7412935	Arm	6:-	Alla		Till bromsvarn, kontakt
7413057	Pedalstall	150:-	II V4	329-1868	Till kopplingspedal
7413479	Lagring	250:-	II V4	från 520- USA	Rattlagerbock
7413735	Hållare	80:-	II V4, III	från 329 -	Fäste rattlagerbock (kringlan)
7414022	Lock	70:-	II V4, III	Till -71501265	Över värmepaket
7414055	Torpedplåt	400:-	II V4	från 1229 -	
7414188	Kabel	10:-	II V4	från 550 -	Till ljusrelä
7414295	Kona	40:-	II V4, III	Alla	Övergång värmepaket-rör i kupén
7414477	Knutplåt	40:-	II V4, III	från 1229-	Trekantplåt i motorrum
7414493	Låsbleck	25:-	II V4	från 1229-	Till handskfackslucka
7414543	Kulsnäppare	20:-	II V4	från 1229-	Till handskfack
7414576	Plåt	300:-	II V4	från 329-	Luftintag vid torped
7414808	Reglagearm	15:-	II V4, III	Alla	Till ventilation def./golv
7414956	Tättningslist	25:-	II V4, III	Alla	Vid lock värmepaket
7414998	Lykta	250:-	II V4, III	från 1229-	Blinkers fram USA
7415102	Skena	50:-	II V4	från 1229-	Höger skena till höger stol
7415268	Vinkel	6:-	II V4, III	Alla	Fäste till värmepaket
7415599	Konsol	100:-	III	Alla	Vänster nedre fäste dörrgångjärn
7415615	Konsol	125:-	III	Alla	H och V övre fäste dörrgångjärn
7415821	Kåpa	65:-	III	Alla	Främre H hjulhusplåt vid generator
7415979	Kylarfäste	30:-	III	Alla	H och V nedre kylarfäste
7416001	Panel	1700:-	III	Till -97725001185	Instrumentpanel
7416225	Lucka	950:-	III	Alla	Motorlucka
7416266	Dörram	800:-	III	Till -97725002000	Höger
7416274	Kabel	300:-	II V4, III	Alla	+kabel till batteri
7416464	Stolpe	128:-	III	Alla	V plåt mellan sido och bakre sidoruta
7416480	Mellanlägg	3:-	III	Alla	Till gångjärn bakre sidoruta
7416571	Varvräknare	500:-	III	Alla	
7416662	Plåt	130:-	III	Alla	H inre mot torped och dörrstolpe
7416738	Axel	190:-	III	Alla	Till höger lamphus
7416787	Konsol	45:-	III	Alla	Fäste till styrväxel
7416928	Plåt	400:-	III	Till -97725002000	Vänster tröskelplåt
7416936	Plåt	400:-	III	Till -97725002000	Höger tröskelplåt
7417025	Bult	40:-	III	Alla	Till bakre ventilationsruta
7417173	Ryggspant	300:-	III	Alla	Plåt framför tanken
7417199	Pedalplåt	90:-	III	Alla	Mellan golv och torped
7417355	Kabelknippe	50:-	III	Alla	Till blinkers/helljusspak
7417389	Kullänk	150:-	III	Alla	Mekanism vid växelåda
7417413	Konsol	500:-	III	Alla	Till golvväxel i kupén
7417421	Bult	120:-	III	Alla	Lagring till växelspak
7417454	Kullänk	160:-	III	Alla	Till växelspak
7417470	Hylsa	17:-	III	Alla	Till kullänk 7417454
7417496	Bricka	3:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekean.)
7417504	Bricka	3:-	III	Alla	Till bult 7417421 (växelmekean.)
7417538	Fjäderspär	10:-	III	Alla	Till växelmekeanism
7417546	Kåpa	800:-	III	Till -97725002000	Växelspakskonsol ("kardantunnel")
7417579	Förstärkning	45:-	III	Alla	Till främre hjulhus/motorrum
7417694	Lagerbock	300:-	III	Till -70500303	Till rattstång
7418031	Fästbygel	10:-	III	Till -97725002000	Till varvräkn.
7418049	Fästbygel	10:-	III	Till -97725002000	Till hastighetsm.
7418197	Skena	20:-	III	Alla	Till handskfackslucka ("gångjärn")
7418379	Plåt	25:-	III	Till -97725002000	Täckplåt radiouttag
7418494	Medbringare	25:-	III	Alla	Till rattstång, bakom ratt
7418502	Rattlagerkåpa	125:-	III	Till -70500303	Plastkåpa över rattstång

ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
7418536	Ytterplåt	130:-	III	Alla	Höger bakom passagerarstol
7418544	Ytterplåt	130:-	III	Alla	Vänster bakom förarstol
7418635	Slang	6:-	III	Alla	Till vindrutepolarpump
7418700	Karosskal	12000:-	III		Äldre utförande
7418734	Fäste	27:-	III	Alla	Vänster till instrum.panel
7418742	Fäste	35:-	III	Alla	Höger till instrum.panel
7418759	Fäste	30:-	III	Till -97725002000	Mittre till instrum.panel
7418767	Handskfackslucka	100:-	III	Alla	Kompl.
7418775	Konsol	60:-	III	Alla	Fäste till lås motorlucka
7418791	Dörrskal	1300:-	III	Alla	Vänster
7418809	Dörrskal	1300:-	III	Alla	Höger
7418817	Dörrstopp	50:-	III	Alla	Arm i framkant dörr
7418833	Dörrlås	140:-	III	Till -70500303	ev. fel i res.delskatalog
7418841	Mutter	40:-	III	Alla	Plåt med fyra hål, till dörrlås
7418882	Fönsterhiss	300:-	III	Alla	Höger
7418908	Bakruta	300:-	III	Till -977250002000	passar även årsm. -73, -74
7418924	Glas	325:-	III	Alla	Sidoruta i dörr
7418932	Ruta	200:-	III	Alla	H + V lilla rutan i dörr
7419021	Instrumenttavla	115:-	III	Alla	Till varvr, hastighetsm. mm
7419047	Kulled	50:-	III	Till -97725002000	Till bakrutesötta
7419070	Klädsel	165:-	III	Alla	Inre matta vänster hjulhus
7419104	Klädsel	270:-	III	Alla	Yttre matta höger hjulhus
7419161	Klädsel	130:-	III	Alla	Till V bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419179	Klädsel	130:-	III	Alla	Till H bakre hjulhus (fjäderfäste)
7419237	Klädsel	395:-	III	Alla	Över växelspakskonsol
7419260	Klädsel	270:-	III	Alla	Matta till V tröskel
7419278	Klädsel	270:-	III	Alla	Matta till H tröskel
7419484	Axel	150:-	III	Alla	"Parallellståg" mellan huvudljus
7419971	List	6:-	III	Alla	Till bensinpåfylln. slang
7420110	Konsol	50:-	III	Till -97725002000	Fäste värme,vent. reglage
7420219	Slang	60:-	III	Till -70500303	V ventilations slang
7420235	Tättningslist	40:-	III	Från 71500001-	Till stora rutan i dörr
7420284	Stång	75:-	III	70500001-97725002000	Till låsning dörr
7420326	Bygel	35:-	III	Alla	Fästbygel bakljus
7420656	Skruv	3:-	III	från 71500001	Till fästbygel torkarmotor
7420664	Manöverlänk	45:-	III	Till -97725002000	Till dörrlås
7420706	Plåt	75:-	III	Alla	Högtalargaller
7420813	Distanshylsa	3:-	III	Från -71500001	Till infästn.lilla rutan i dörr
7420854	Bricka	3:-	III	Alla	Låsbricka till gångjärn i dörr
7421027	Distanshylsa	3:-	III	Alla	Till 7420284 läsmanövr. insida dörr
7421134	Isoleringskiva	50:-	III	Alla	Isolering bakstam (Gulffibertyp)
7421175	Bricka	8:-	III	Alla	Till infästning vxl.spakskonsol (fack)
7421183	Stag	30:-	III	Alla	Till innerskräm främre hjulhus
7421241	Fäste	35:-	III	Alla	Till rattlagerbock (kringlan)
7421365	Fjäder	5:-	III	Alla	Till motorluckelås (pinne)
7421415	Fäste	45:-	III	Till -97735000400	Vänster frontsteg vid stötf.
7421480	Reglage	30:-	III	Alla	Reglagearm till frihjul
7421506	Stopparm	50:-	III	Alla	Till huvudljus
7421696	Etikett	10:-	III	70500051-71501265	Till behållare kopplingsolja
7421704	Slang	35:-	III	70500051-71501265	Mellan koppl.behållare och cylinder
7421761	Bricka	15:-	III	Till -71501200	Mutterbricka brytare huvudljus
7421795	Bricka	1:-	III	Alla	Till manöverhandtag huvudljus
7421951	Plåt	5:-	III	från 71500001-	Till värmeutblås golv
7421993	Torpedplåt	700:-	III	Alla	
7422058	Slang	75:-	III	Från 71500001-	Returbränsleledning
7422207	Bricka	5:-	III	Från 71500001-	Till sprint handbromsspak
7422223	Kabelknippe	60:-	III	Från 71500001	Till vindrutetorkarspak
7422231	Kabel	45:-	III	Alla	Till signalhorn
7422272	Jordkabel	25:-	III	Alla	Liten under panelen
7422447	Skena	75:-	III	Alla	Fästskena stora rutan i dörr
7422504	Sidklädsel	325:-	III	70500228-97735002100	Vänster över dörr
7422512	Sidklädsel	325:-	III	70500228-97735002100	Höger över dörr
7422538	Kåpa	120:-	III	Till -71501265	Tankrörskåpa
7422553	Klädsel	600:-	III	70500228-71501200	Höger sidostycke i bagagerum
7422561	Klädsel	100:-	III	Alla	I bagagerum ovanför bakstam
7422611	Dörrlås	275:-	III	Från 71500001-	Vänster dörr
7422629	Dörrlås	275:-	III	Från 71500001-	Höger dörr



ART.NR	BENÄMNING	PRIS	MODELL	CH.NR	SPEC
7422975	Mutter	2:-	III	Alla	Till rutfäste stora rutan i dörr
7423098	Skruv	3:-	III	Från 71500001-	Till fäste stora rutan i dörr
7423254	Konsol	700:-	III	9772500088-97725001185	Växelkonsol i kupén
7423312	Fäste	60:-	III	Från 71501201-	Fäste inst.panelhandtag
7423619	Fjäder	75:-	III	Alla	Backspärrfjäder
7423635	Rattstång	475:-	III	Till -70500303	
7423700	Vinkel	10:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7423882	Hällare	75:-	III	Alla	Till reläer i motorrum
7423981	Textskylt	8:-	III	Alla	Till säkringsdosan
7424013	Skytt	10:-	III	97725001186-97725002000	AUX-skytt till instr.panel
7424047	Bricka	5:-	III	Från 71501201-	Till brytare huvudljus
7424120	Packning	20:-	III	Från 97725000001-	Till lock huvudcylinder koppling
7424138	Bricka	2:-	III	Alla	Till bagagerumslås
7424203	Dämpare	350:-	III	Alla	Stång växelmechanism
7424229	Ledningsnät	350:-	III	97725001186-97735002300	Till tank och bakljus
7424252	Kontakt	100:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424286	Växeltång	325:-	III	Från 97725001186-	Vid spaken
7424294	Fästvinkel	25:-	III	Från 97725001186-	Till bakljuskontakt
7424328	Konsol	500:-	III	Från 97725001186-	Växelspak-konsol
7424518	Fläktenhet	750:-	III	Från 97725000001-	Kupéfläkt
7424526	Isoleringsmatta	75:-	III	Från 9772500000-	Mot torped
7424567	Stöd	95:-	III	Alla	Till motorlucka
7424625	Kabel	20:-	III	Från 97725001186-	Till bältesvarnare
7424963	Ram	425:-	III	Alla	Kylarram
7424989	Sidoplåt	125:-	III	Alla	Höger främre hjulhus framför mittbit
7425036	Skytt	10:-	III	97725001186-97725002000	FAN-skytt till instr.panel
7425085	Fäste	70:-	III	Från 97735000401-	Vänster bakre stötfångarfäste
7425267	Dörrstolpe	450:-	III	Alla	Höger bakre låda
7425382	Bricka	3:-	III	Alla	Till störbåge
7425390	Bricka	5:-	III	Alla	Till störbåge
742548	Dörram	800:-	III	Från 97725002000-	Höger dörr
7425663	Fästbygel	25:-	III	Från 97735000001-	Till varvräknare
7425770	Störbåge	475:-	III	Alla	
7425812	Manöverstång	250:-	III	Från 97735000001-	Till huvudljus
7425879	Hällare	10:-	III	Från 97735000001-	Till belysning instr.panel (oklart vad)
7425895	Bult	25:-	III	Från 97735000001-	Till "gångjärn" motorlucka
7425952	Ledningsnät	590:-	III	9773500001-97735002300	Till instr.panel, säkringsdosa mm
7425994	Manöverlänk	60:-	III	Från 97735000001-	Till läsmekanism i dörr
7426018	Matta	25:-	III	Alla	Till förv.fack vid växelspak
7426380	Klädsel	600:-	III	97735000001-97735002100	Höger sida i bagagerum
7426513	Cellblock	35:-	III	Från 97735000001-	Till främre stötf.
7426604	Fästskena	20:-	III	Från 71500001-	Till returfilter bränsle
7426646	Motorhuv	10000:-	III	Alla	Alla
7426737	Skyddshölje	350:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. vänster fram
7427669	Låsstång	75:-	III	Från 97725000001-	Till vänster dörr
7427693	Bricka	35:-	III	Från 97745000001-	Plåt till chassi vid torped
7427701	Jordkabel	10:-	III	Från 97745000001-	Till bältesvarnare
7427719	Dörrstolpe	95:-	III	Från 97745000001-	Vänster främre
7427750	Cellblock	35:-	III	Från 97745000001-?	Till stötf. bak
7427776	Cellblock	35:-	III	Från 97735000001-	Till stötf. bak
7427800	Fästvinkel	50:-	III	Alla	Vänster vid torped på chassit
7427818	Fästvinkel	50:-	III	Alla	Höger vid torped på chassit
7427859	Kaross	12000:-	III	III	
7428071	Skärmdel	2900:-	III	Alla	Vänster framdel av huv
7428089	Skärmdel	2900:-	III	Alla	Höger framdel av huv
7428097	Skärmdel	1500:-	III	Alla	Vänster bakdel av huv
7428105	Skärmdel	1500:-	III	Alla	Höger bakdel av huv
7428113	Huvdel	1000:-	III	Alla	Övre bakre mittdel av huv
7428139	Framparti	1350:-	III	Alla	Främre mittdel av huv
7428153	Karossdel	1900:-	III	Alla	"Höger bakskärm"
8803777	Luftfilter	115:-	II V4, III	Alla	
8918823	Emblem	125:-	III	Från 97725000001-	Emblem till "fotbollsfölgar"

## det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén

### Idrottsbladet

Det var inte bara Teknikens Värld som uppmärksammade det rekord som Sonett I:an slog på den Flygande kilometern. Mats Miller sände mig nämligen ett klipp från Idrottsbladet, nr. 19 av den 26 september. Man nämner en del resultat från de olika klasserna och när det gäller Sonetten skrev man att "den 67-årige förre rallystjärnan Erik Carlsson "På Taket" satte svenskt rekord i en 750 kubiks, tvåtakts Saab Sonett från 1956. Med 159 km/tim. i snitt satte han rekord i den klassen." Tänk att en 40 år gammal bil fortfarande kan slå rekord och väcka uppseende i spalterna!

### Flygbladet

Denna tidning har vi aldrig citerat förut, men nu är det dags. Det är nummer 3417 (!) av den 17 oktober, 1996. Tidningen ges ut för att informera de anställda på bl.a. Saab Aircraft om vad som händer i organisationen. Därför är det helt naturligt, att man publicerar en bild på en Saab Gripen med en Sonett V4 ståendes framför. Som man skriver: "Gripen känner vi alla igen men bilen kanske inte är lika välbekant. Det är en Saab Sonett II, tillverkad på 1960-talet. Sonetten var en sportvagn som från början hade tvåtaktsmotor men efterhand försågs

med V4-maskinen." Bilden togs på Ljungbyhed av Åke Larsson och det är också Åkes Sonett som står bredvid Gripen. Det här är fin PR för våra Sonetter då man direkt når så många hos Saabs olika företag med flyganknytning. I detta nummer av Sonettvärlden har vi även ett separat reportage om fotoferingen på Ljungbyhed.

### Gripen News

Vi fortsätter med flyganknytning. Denna tidning på engelska skickas uppenbarligen ut som en informations- och reklamtidning runt om i världen med Saab Military Aircraft samt British Aerospace Defence Limited som avsändare. En nyhet var till exempel att Saab gästade Polen med tre st. JAS-plan. Att jag omnämner tidningen här är förstas av samma skäl som i notisen ovan. Med andra ord ännu en bild på Åke Larssons Sonett V4 bredvid Gripen och den text som står på engelska under bilden är i stort densamma som i Flygbladet. Tack Åke för tidningen och tack för den fina PR Du ger Sonetterna runt om i världen!

### Saab Idag

Rekordhyllningarna fortsätter! Denna tidning, som distribueras till alla anställda i Saab Automobile AB hade i



nummer 39 från den 7 november 1996 ett fylligt reportage om det rekord som den vita Sonett I:an med Erik Carlsson vid ratten satte utanför Falkenberg. Det var Peter Bäckström som skrev artikeln, men då han ännu mer detaljrikt redogjorde för förberedelserna och rekordet redan i nummer 4/96 av Sonettvärlden ska vi inte här gå in närmare på den. Som vanligt tycker jag det är trevligt att se att Saab idag uppmärksammar den tidigare produktionen, inte minst då med Sonettanknytning. Det är säkert även uppskattat av de anställda på Saab.

### Saab idag

I nummer 40 har man med nytt material som har med våra ögonstenar att göra. I varje nummer har man en liten tävling där personalen får gissa namnet på en mer eller mindre känd person eller plats med Saabanknytning. Oftast har belöningen varit några trevliga tygmärken av den jubileums-serie som gavs ut 1987. Denna gång var frågan helt enkelt "Var gjordes Sonetten" och det hela illustreras med en bild från produktionen av Sonett III. Speciellt för de yngre på Saab är kanske inte svaret givet. Så här i efterhand kan jag väl skriva svaret, nämligen Arlööv, men det är förstas ingen nyhet för er som kan er historik. Av stötfångarna på III:orna att döma lär bilden vara tagen 1973-1974, men det ingick inte i frågan och får väl betraktas som överkurs. En sak är i alla fall säker, produktionen var mycket hantverksmässig och långt ifrån dagens robotiserade produktionsmetoder.

I detta nummer skriver även en man vid namn Ray Sigvertsen ett långt brev om sina goda erfarenheter av Saab på Nya Zeeland sedan mer än 30 år. Det mesta handlar om 95:or, 96:or och andra gamla Saabar men en rad lydte som följer "Två exemplar av den sällsynta Saab Sonetten har importerats från USA åt lokala Saab-entusiaster". Det har vi faktiskt nämnt tidigare i Sonettvärlden, men det var ju intressant att även få en lokal bekräftelse.

### Vimmerby Tidning

Den 16 november hade denna tidning från Småland rubriken "Fläckvis halka vid Hultarp". Sedan följer en sedvanlig rapport med foto om olyckan. *Se nästa sida.* Mest förvånades dock styrelsen, som hade ett möte samma dag, över den bild som illustrerade olyckan. Det var nämligen något så ovanligt som en Sonett (III) som hade kört av vägen.... Bilen åsamskades en hel del skador såväl i fören och högra sidan som i aktern och föraren i 20-årsåldern fick föras till Oskarshamns sjukhus för måttliga huvudskador och röntgen av nacken. Enligt andra informationer vi fått blev bilen skrot, men inte skrotar man väl en Sonett? Det viktigaste var trots allt att föraren klarade sig. Vad vi hört är att bilen ägs av fadern till den olycksdrabbade och ingen av dem är med i Club Sonett Sweden. Tack Åke Olsson för det ovanliga inslaget.

### TV5

I programmet Teknikens Värld den



Fläckvis halka vid Hultarp

4 december 1996 hade man ett reportage från hastighetstävlingarna vid Falkenberg. Man koncentrerade sig mest på de två ekipage som låg runt 300 km, en Tomaso Pantera och en Suzuki motorcykel. Men den observante åskådaren kunde även se en glimt av den vita Sonett I:an när den susade förbi under sitt lyckade rekordförsök med Erik Carlsson vid ratten. Den har ju faktiskt varit med i detta program tidigare när den stod på hedersplats i studion, men nog hade man kunnat offra några sekunder till på denna alerta 40-åring. Men Erik körde väl så fort att kameramannen inte hann med....

### Expressen

I mitten på december 1996 hade denna numera näst största kvällstidning ett stort reportage om att motorjournalisten Håkan Matson åter var tillbaka på tidningen efter ett halvårs frånvaro på TV 4. Håkan är en känd journalist och det är väl redaktionsledningens förhoppning att han kan bidra till att vända utvecklingen så att Expressen åter blir den största kvällstidningen. I sin presentation av Håkan berättar han att han är kär i en Ferrari 456 GT som han provkörde härom året ("vackrast i bilhistorien"), men hemma har han faktiskt en Saab Sonett V4 ("kul bil för rimliga pengar").



# 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.

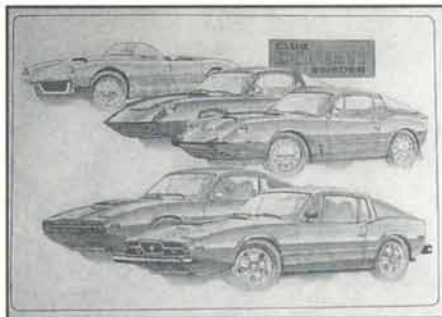
**Tygmärke** 25:-

**Klisterdekal**, en stor och en liten 10:-



### Modellbilar

Skala 1:87, Sonett II och Sonett II V4 från Autosculpt



### Jubileumsaffisch 30x40 cm

Pris 40:- inkl frakt

### Jubileums T-shirt, storlek L och XL

Pris 90:-, inkl. frakt.



### Samlingsmappar

Pris 40 kr/st. inkl. porto.

**OBS! Glöm ej namn och adress och vad Du vill beställa, märk talongen "samlingsmappar, tygmärke, klisterdekal, affisch, autosculpt eller T-shirt".**