

SONETT

— Organ för CLUB SONETT SWEDEN —

världen



*God Jul
och
Gott Nytt År*

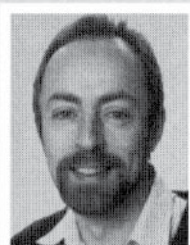


- ★ Några minnen från Saabs billab
- ★ Automobil sportcar show
- ★ Frimärken med bilmärken
- ★ Matrikel



4
1997

Från ordförandens skrivbord



Hej,

När ni läser detta är det inte långt till jul och Club Sonett Sweden vill förstås passa på att önska er en riktigt god jul och ett fint 1998 med sköna Sonettfärder! Med denna Sonettvärld bifogar vi, förutom inbetalningskortet för medlemsavgiften, även två nytryckta vykort med Sonettmotiv som en liten julgåva. Du kan köpa flera, se mer om det i tidningen.

Jag vill också något rapportera om MHRF, Motorhistoriska Riksförbundets årsmöte i slutet av september. MHRF har nu ca 130 anslutna klubbar med mer än 60000 medlemmar och är därför en viktig samtalspartner för olika myndigheter. Förutom sedvanliga årsmötesförhandlingar informerades vi utförligt om den Motorhistoriska Konferensen i våras, jag berättade lite om den i den förra ledaren. Man ansåg att konferensen med olika företrädare från såväl riksdagsmän som andra makthavare var mycket lyckad och väsentligt ökade förståelsen för vår hobby. I vardagen kanske vi inte tänker så mycket på vare sig myndigheter eller MHRF när vi kör vår Sonett eller andra samlarfordon, men om inte MHRF lyckas informera myndigheterna om hur lite vi totalt sett smutsar ner så skulle våra möjligheter att få använda äldre fordon väsentligt begränsas. Som Gunnar Elmgren beskrev det, "MHRF gav myndigheterna en motorhistorisk vaccination"! När det gäller miljön så är det tre ben som behandlades, återvinning, buller och utsläpp. Vad gäller återvinning så är det för vår del snarare återbruk=renovering som är aktuellt, bullret är inget stort problem totalt för samlarfordonen medan däremot utsläppen är ett bekymmer. Värdena är höga för samlarfordonen i förhållande till moderna katalysatorbilar, räddningen är den låga körsträckan per år. Det var därför det var så viktigt att bland annat få in era svar om antal körda mil 1996.

För att understryka vikten av miljöfrågorna har styrelsen i Club Sonett Sweden utsett Göran Sundin till miljöansvarig. Om ni har frågor om miljön är ni välkomna att kontakta honom. Tanken är förstås också att MHRF ska vända sig till honom när det gäller miljöfrågor, så får han föra informationen vidare till oss andra medlemmar. Än så länge är arbetet i sin linda, men blir självklart av större vikt ju mer tiden går.

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, ordf. reservdels.grp
0495-405 95

Hans Eklund, rådgivning reservd.
0514-272 22

Berndt Eliasson, layout
019-45 10 13

Erland Johansson, reservdelsförv.
013-27 04 12

Thomas Gustavsson, suppleant
0492-130 39

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
0495-405 95

Göran Sundin, Stockholm
08-58 02 62 22

Lennart Björk, Alingsås
0322-506 39

Kenneth Nilsson, Teckomatorp
0413-708 00

Medlemsavgift
125:-/år

OMSLAGSBILD:

Julhälsningen på framsidan är skapad av Klaus Weissbauer i Tyskland. Hoppas dock ni slipper bogsering om ni till äventyrs kör er Sonett i vinter.

Nästa nummer av

SONETT VÄRLDEN

beräknas utkomma i slutet av februari 1998.

Sista inlämningsdatum för manuskript och annonser 31 januari.

Några minnen från Saabs billab i Trollhättan 1967-68

Lars Fredriksson

Lars Fredriksson fortsätter här sin artikelserie med minnen och intryck från sin tid på Saabs billaboratorium i Trollhättan under åren 1967-68. Det var då som Sonett II fick sin V4-motor och Saab 99-an snart skulle presenteras. Lars har numera själv en röd -68, chassienummer 568.

Defrosterprov med Sonetten och 99-an

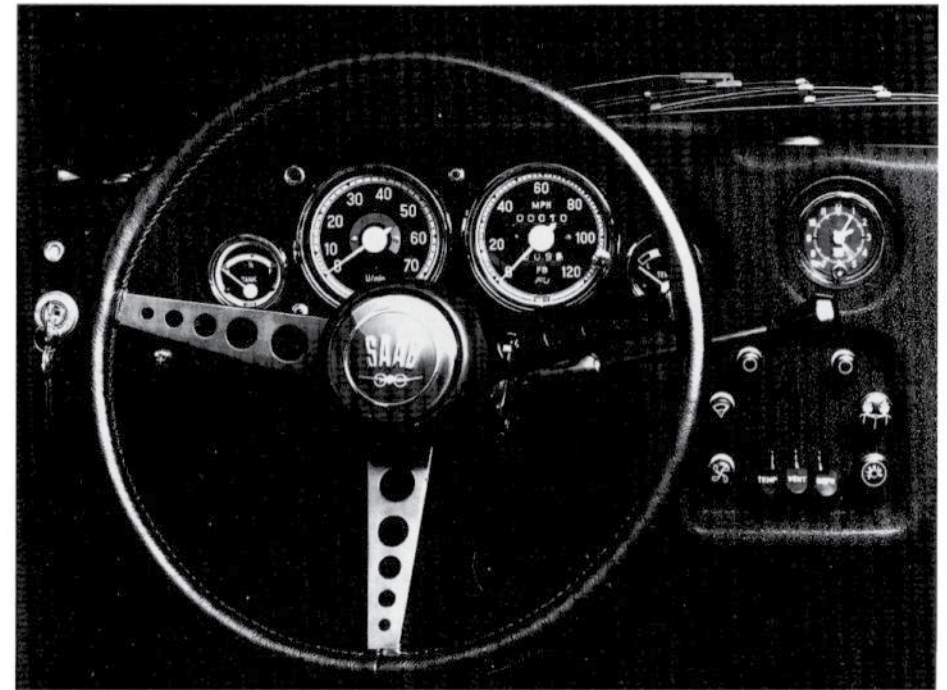
Nya USA-regler föreskrev på vilken tid vindrutan i nya bilmodeller skulle kunna frostas av med hjälp av bilens värmesystem. Detta visades genom praktiska prov. De gick till så att bilen fick stå i en köldkammare ett dygn för att uppnå temperaturjämvikt vid minus 25°. Därefter påisades vindrutan med vatten med hjälp av en vanlig färgspruta. En bestämd mängd vatten i ett jämnt lager sprayades över rutan för att få frysa fast. Motorn startades och fick gå med bilen kvar i köldkammaren. Faktiskt gick Sonetten alltid igång trots, eller tack vare, automatchoken. (99-an däremot med Triumphmotor var ibland mindre samarbetsvillig). Sedan var det bara att låta motorn bli varm på tomgång och rikta defrostersystemets munstycken mot vindrutan på bästa sätt. Vindrutetorkarna fick tas till hjälp att tor-

ka bort isen allteftersom den smälte. Med vissa tidsintervall ritades töfläcken av på insidan av rutan med en spritpenna för att markera storleken av den avisade ytan. När all isen var borta fanns ett antal inringade ytor. Vindrutan fotograferades och fotot användes sedan för att med hjälp av en planimeter mäta hur stor del som avisats under viss stipulerad tid. De amerikanska normerna angav vad som var godkänt eller ej.

Främst när det gäller defrostersystem?

Saab skröt på den tiden, liksom Volvo, med att vara ledande i utformning av värme- och defrostersystem. Det såg ju bra ut, folk behövde inte få veta att trycket egentligen kom utifrån, från den nya stora exportmarknaden i väster.

Hur bra var då defrostersystemen? Jag provade både Sonettens och 99-



Ventilationsutsläppen på panelen var betydligt färre än man har på dagens bilar, men håll med om att det är en klassisk instrumentpanel! Man kan till och med se vad klockan är när inte bilen är igång, det ni alla digitala klockor...

ans och båda fick efter några små justeringar betyget VG. Men det var ett kallt jobb! Jag satt i kylkammaren varje dag i flera månader (bara en liten överdrift) och provade defrostersystem. Visserligen skaffade jag ett fårskinn att sitta på, men det hjälpte inte mycket. Det var bra kallt ändå. Eluppvärmda säten fanns inte till Sonetten på den tiden, heller. Tänk att det var så länge sedan att det fortfarande fanns bra grejor att uppfinna. Idag behöver man ju inte ens skrapa bort isen från backspeglarna. Å andra sidan har jag fortfarande kvar fårskin-

net. Det värmer ännu gott som sittunderlag i kaffepausarna under vinterns utflykter. En elvärmd dyna från den tiden hade nog inte varit funktionsduglig längre, om jag mot förmodan hade hittat ett cigarettuttag i skogen att ansluta den till.

Jag undrar hur proven går till idag. Förhoppningsvis behöver man inte sitta kallt. Troligen kan man med beräkningar bedöma avisningsförmågan och dimensionera därefter och behöver endast göra något enstaka verifierande prov. Någon i klubben kanske vet och vill skriva och berätt-



Typiska sportbilsstolar från en Sonett V4, med bra sidostöd om än kanske inte så mjuka. Från och med 69:ans årsmodell fick ryggstödet inbyggt, högre nackstöd, men här är det den låga varianten som visas på bild.

ta? Jan-David tar alltid emot bidrag till artiklar i Sonettvärlden.

Säte sökes

Förresten är det någon som har ett dåligt Sonett II-säte över eller en stomme för mycket att avvara? Jag har ett extra säte, men skulle vilja ha ett till för att klä båda med läder i stället för galon. Originalklädseln som sitter i bilen nu vill jag behålla, men en extra omgång säten för varma sommarkvarnar vore inte så dumt att ha. Galonet blir varmt och kladigt. Besynnerligt, gnäller jag inte för att jag fryser häcken av mig i

vinterklimat, så gnr jag när jag blir blöt i baken i sommarvärmen! Jag glömmer visst tillfälligt att en del av tjusningen med en äldre sportbil skall vara just den relativa torftigheten. Således tel 013-63216 om någon har ett säte för mycket.

PS. Tack för spännjärnet till reservhjulet som jag efterlyste i någon av mina tidigare artiklar. Jag blev glatt överraskad när det damp ned med posten. DS.

Några minnen från Björn Andreassons medverkan

Björns betydelse för Sonettens ut-



Björn Andreasson vid några av de Sonetter som han varit med om att konstruera. Bilden är tagen i Hyllie 1990 i samband med ett Skånemöte och fotograf är Kjell Wihlborg.

veckling och tillverkning har belysts tidigare i Sonettvärlden. Att Björn var konstruktionschef på ASJ i Arlööv innebar att han var ledande i arbetet att göra Sonetten möjlig att serietillverka. Med utgångspunkt från SAAB 96-ans chassie, så mycket som möjligt av övriga Saabdelar, en plastkaross och den tidens begränsade resurser gjordes ett mycket beundransvärt arbete.

Eftersom det mesta av utprovningssarbetet och verifieringen av bilens

prestanda genomfördes av personal vid billabbet var det naturligt att Björn ofta var på besök i Trollhättan. Jag har många fina minnen av Björn. Han var en stark personlighet. Eftersom jag var ung och en ganska grön ingenjör blev Björn lite av en idol för mig. Det var mycket som bidrog till det, bland annat hade han en bakgrund på Saab i Linköping som liknade min egen. Han hade jobbat som konstruktör av styrsystem till något av flygplanen som var föregångare till

Rapport från Automobil Sportcar Show

Jan-Ove Nilsson, Kalmar

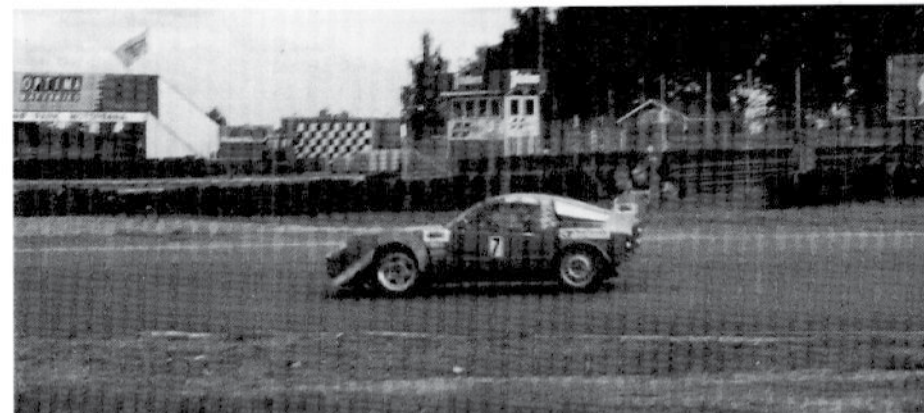
Försöker här rapportera lite från tävlingarna 30-31/8 -97 på Mantorp. Tyvärr var jag förhindrad att vara där på lördagen, men på söndagen var jag där full tid. Antalet Sonetter var vad jag kunde se minimalt, däremot översvämmades Mantorp av Porschar, Ferraris mfl, man kunde där se nästan allt i sportbilsväg, bl.a två st Lamborghini Diablo.

Hans Eklund, vår styrelseledamot och ambassadör på tävlingssidan sedan flera år med sin ilsket gröna Sonett var naturligtvis där. Hasses Sonett är väl som bekant för de flesta en tvåtaktare från början, och han tävlade inte utan framgång med den i Roadsport C, dvs i klassen för gaturegistrerade sportvagnar med lägsta motoreffekten. Hasse fick då bl.a tävla mot de betydligt motorstarkare och "modernare" Mazda

Miatorna. Att köra banracing med tvåtaktsmotor kräver flitiga motorbyten, samt en hel del problem med körbarheten då det gäller stora effektuttag.

Hans har nu de senaste åren tävlat i Modsport, dvs klassen för modifierade sportvagnar. Där är det mesta "fritt fram" när det gäller motorval, trimning, däck, hjul etc. Bl.a kör man på slicks, bilarna är inte gaturegistrerade utom i något enstaka undan-

Det är inte mycket original under skalet och även det yttre är starkt modifierat, men nog ser man att det är en Sonett! Foto Jan-Ove Nilsson.



Här går det undan på Mantorp, så mycket att konkurrenterna tycks vara bortblåsta! Det brukar vara betydligt tätare tävlingar än så här. Foto Jan-Ove Nilsson.

tagsfall. I Sonetten vilar nu en 8-ventilers H-motor med turboinstallation, med okänt antal hästkrafter (förmodligen bra många). Hjulupphängningar, bromsar, växellåda, det mesta är ändrat och modifierat. Men till skillnad från övriga deltagare i klassen är Sonetten fortfarande igenkänningsbar, dock har det efterhand växt ut spoilers, och framdäcken har ökat i bredd.

Hasse och Sonetten är ruskigt snabba, framförallt på rakorna då de flesta konkurrenterna blir frånåta inklusive topptrimmade Porschar. Däremot har han lite bekymmer med att få ner kraften i kurvorna, förmodligen beroende på framhjulsdriften och den smala spårvidden. Inför sista deltävlingen som gick på lördagen på Mantorp låg Hasse på 3:e plats med goda möjligheter till medalj.

Hur gick det då på helgens tävlingar?

Man kan enkelt sammanfatta att

framgångarna under helgen uteblev på grund av Porschar med knuff! Kan man inte köra ifrån Sonetten på rakorna så försöker man med Porscharnas hjälp knuffa av Hasse bakifrån. På lördagen lyckades Hasse komma igång igen och kunde ta sej in på en 7:e plats.

Under söndagens tävling som inte ingick i serien låg han på 6:e plats och var fint på gång när ånyo en Porsche knuffade av honom rätt ut i sandfällan och så var den dagen förstörd! Hasse brukar annars ha en god förmåga att klara sej ur kinkiga situationer, bla annat kunde jag förra året, också på Mantorp, se Sonetten virvla runt i luften med hela bottenplattan synlig och på något konstigt vis kom han ner på fötter igen.

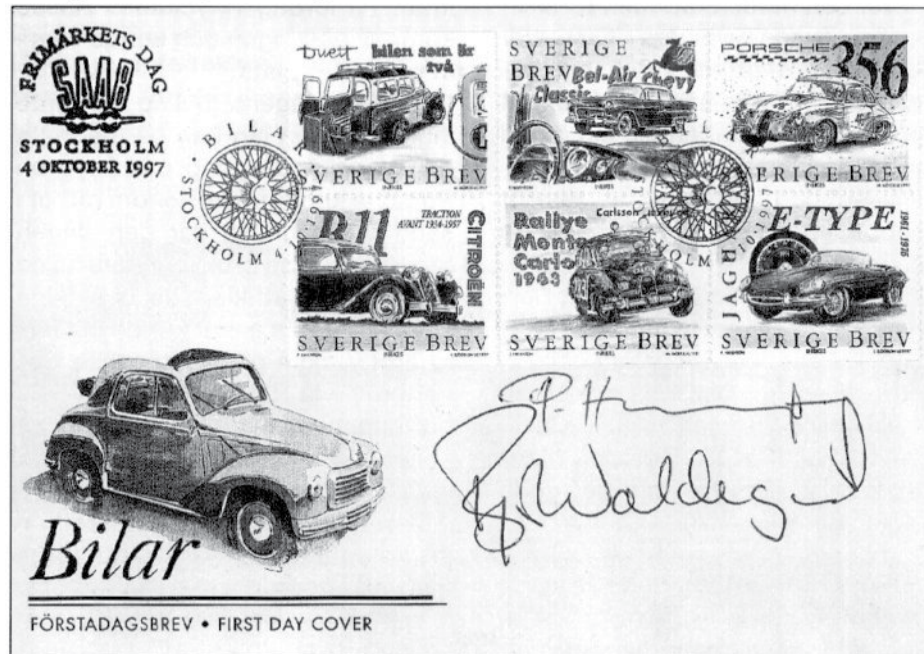
Men det är ingen dålig prestation att komma på en fjärdeplats totalt med ett ursprungsmaterial som är över 30 år och i ett sånt getingbo som Modsportklassen är. □

Frimärken med bilmärken

Peter Haventon
Jan-David Skavén

Många har säkert sett att det givits ut frimärken med bilmotiv under hösten, närmare bestämt den 4 oktober. Dagen till ära hade man två olika förstadagsstämplat. Dels ett hjul, eller rättare sagt en ekerfälg och dels en stämpel med skriften "Frimärkets dag, Stockholm 4 oktober 1997. I mitten av stämpeln finns även Saabemblemet med flygplansprofilen, som ni ser av illustrationerna.

Denna illustration visar förstadagsbrevet med hela serien påklistrad, stämplat med ekerhjulet och Saabstämpelein samt för säkerhets skull även med Peter Haventons och Björn Waldegårds autografer.



Maximikortet med Sonettmotiv, en tvåtaktare med 60 hästar bredvid två riktiga bakom staketet. Vi ser även frimärket påklistrat med Erik Carlssons/Gunnar Palms vinnande 96:a i Monte Carlorallyt 1963. Ytterligare en förstadagsstämpel kan skönjas, en oljekanna.

Visserligen visar inget frimärke en Sonett, men ett av dem visar vår hedersmedlem Carlsson På Taket i sin Saab 96 med vilken han vann Monte Carlorallyt 1962 och 1963. Men visst finns Sonettanknytningen: Samtidigt som frimärkena släpptes ut så gav man även ut så kallade motivkort. Fyra av dessa sex kort visar samma bilmodell som frimärkena. Men på två av dem visar man en annan modell. Dels Jaguar som istället för en E-type visar en S.S. 120 och så Saab där man istället för en Saab 96 visar en Sonett II. Kul, men varför gjorde man så?! Ingen förklaring finns, inte ens från Peter

Haventon som är upphovsmannen till frimärkena. Däremot kan denne kände bilhistoriker och illustratör ge en bakgrund till några av frimärkena. Tack för artikeln Peter och för en mycket fin serie med bilfrimärken. -Att välja sex värdiga bilmodeller som frimärksmotiv är inte en lätt sak. Det vore betydligt enklare att hitta tjugo eller hundra! Ändå var det den uppgiften jag fick för något år sedan. Så här gick det till.

I början av förra året hade Volvos kundtidning Ratten (inom huset ofta kallad The Rat!) en artikel om mina bilmålningar. Kort efter att tidningen kommit fick jag ett telefonsamtal från

Stephan Fransius på Posten Frimärken. Han undrade om jag händelsevis var intresserad av att teckna förlogorna till en tänkt utgivning av bilmärken. Händelsevis var jag mycket intresserad. Så började ett stimulerande samarbete som det brukar stå i årsredovisningar och andra pompösa skrifter. Skillnaden är att arbetet i det här fallet var riktigt kul. Sedan vi väl kommit överens om grundförutsättningarna gällde det alltså att välja motiv. I den frågan samarbetade jag med Anders Dahlgren.

Tidigt bestämde vi oss för att satsa på 50- och 60-talen och så vidtog ett intensivt faxande av listor med kandidater. Vi var inne på en hel del kul saker, som inte lyckades komma med ens till slutstriden. Jag gjorde en del skisser (rätt färdiga små illustrationer i själva verket) utan att de var sanktionerade. Sådana var exempelvis Ferrarin med Mille Miglia-emblem i bakgrunden, och en sen 50-tals Chrysler i djärva färger och med uppkäftiga avgasrör. Ferrarin trodde jag själv på, men det visade sig vara fel trott, och Chryslern var nog kul, men en aning provokativ.

En stilla påtryckning...

Mitt i listskapandet ringde en Saab-direktör till posten och berättade att märket (inte fri- utan bil-) skulle fylla 50 år 1997 och att ett frimärke vore trevligt. Föga anade Saab att bilfrimärken redan var på gång och vi nämnde nog aldrig att Saab inte var påtänkt...

Påtänkt var däremot Volvo, som fyller 70 i år, men det hade ingen betydelse i sammanhanget. Jag gjorde en skiss på en röd och vit Amazon Sport, ty en sådan hade både min pappa som tjänstebil på Volvo och min morfar som pensionär i Landskrona. Volvo var postens folk med på, men skissen var de inte förtjusta i. Jag gjorde då en ny med en dimgrön herrgårdsvagn. Den borde man ha tagit, men plötsligt önskades det en Duett. Litet andfådd av allt Volvomålade lånade jag några motiv från en av Volvos egna bilder från förr, en mörkblå Duett med en basfiol vid bakdörrarna. Detta kunde ha gått bra, men det gjorde det inte, ty Posten Frimärken har en konstnärlig rådgivare, professor Nils Stenqvist, han gillade inte basen. Alltså blev det lådor och pappror istället.

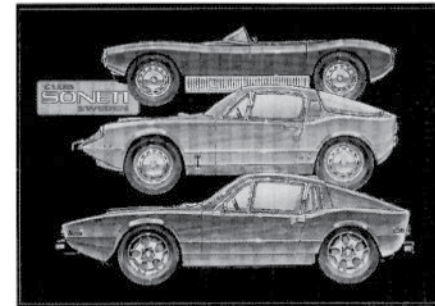
Bakgrunden till Saabmärket

Gubbarna i rally-Saaberna är tydligen på Postens original. Fast först var det inte någon röd Saab alls utan den svarta prototypen (Ursaaben, red.), som dock bedömdes som alltför besynnerlig. Jag menar inte bilen, utan motivet.

På skissen med Monte Carlo-Saaberna fanns även kartläsarnamnet Gunnar Palm med, men han försvann i hanteringen och samtidigt passade jag på att flytta upp taksökaren till dess rätta plats. Men "på taket" fick jag behålla uppochnervänt!

E-typen gjorde jag först röd och med litet lätt vibrerande varvräknare. Nja, tyckte man på Posten Frimärken och så stannade varvräknaren och bilen blev mörkgrön. Fast den röda versionen var bättre!

Nytryckta vykort!



Det har väl inte undgått er att vi närmar oss julen med stormsteg. För att något fira detta bifogar vi två stycken nytryckta julkort till er som en liten julgåva från Club Sonett Sweden. Vi hoppas att ni tycker om dem. Det finns nämligen möjlighet att köpa fler av dem. Själv har jag saknat möjligheten tidigare att kunna skicka ett vykort med Sonettanknytning, nu finns de! Om ni har intresse är kost-

naden 15:- för fyra kort, två av varje, inklusive porto. Köper ni 8 kort blir priset 25:- då portot täcker in även dessa. Varför inte passa på att köpa kort eller annat från klubben presentförråd då ni ändå betalar in medlemsavgiften för 1998?! I så fall är det till klubbens vanliga postgironummer 358730-0.

Alternativt kan ni köpa kort genom att betala till det nyöppnade reservdelskontot pg. 4877484-8 om ni t.ex. samtidigt köper reservdelar eller andra artiklar från sista sidan på Sonettvärlden. Som vanligt, glöm inte att ange vad ni vill köpa!



► I mitten av mars 1997 fullbordade de båda gravörerna Lasse Sjöblom och Martin Mörck sin del av arbetet, d.v.s. att från mina original i ungefär A4-storlek, gravera allt som skall vara svart. Märkena trycktes sedan i en kombination av gravyr och fyrfärgsoffset, för motiven innehåller ju en hel del färg. Än var emellertid inte uppdraget slutfört. Min

kontaktman på Posten Frimärken, Göran Odén, hetsade mig att göra en illustration till förstadsbrevet. Det blev en gullig liten Fiat 500C. En målning till ett speciellt samlarblad skulle jag också göra, en Pontiac av 1950 års modell, rakt framifrån. Och som stämplor för denna utgåva har jag förstas föreslagit bilhjul - vad annars? □

Snack i 2-takt



Tvåtaks-
redaktör
Mats Jonsson



Vintermörkret har lagt sig över landet och vinterkylan håller oss i ett järngrepp. Få av oss åker väl med Sonetterna så här års. Min egen får lite välbehövlig tillsyn just nu. Den rullade faktiskt nästan 30 mil i somras. Jag har hört talas om motsatsen också. En nybliven Sonettägare ringde och berättade att han hade kört 1200 mil sedan i påskas. Starkt gjort. Egentligen är de ju gjorda för att användas.

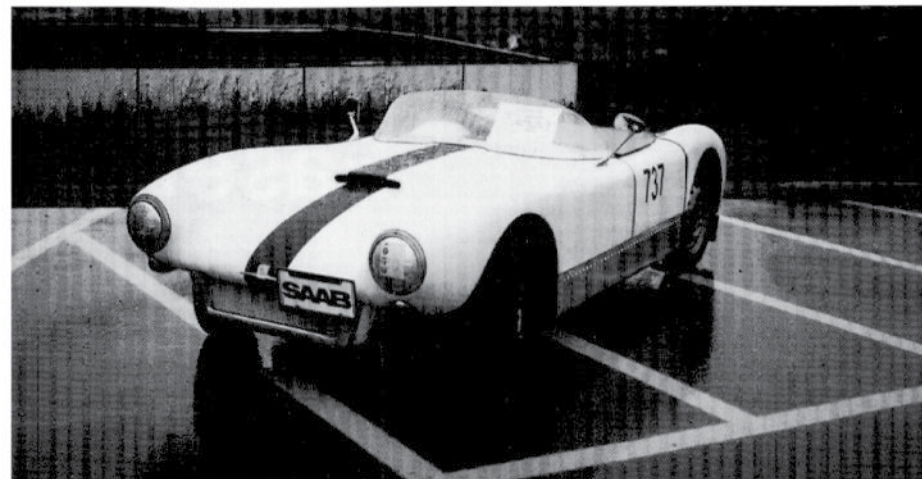
Nu börjar vi snart nå slutet på chassinummerlistan vad gäller tvåtakts-sonetter. Ödet för chassinummer 236 och 237 är för mig fortfarande okänt. Nummer 238 ägs av Ken Wahl i delstaten Illinois i USA. Några uppgifter om nummer 239 har jag inte medan nummer 240, som är röd, ägs av Tom Donney i Iowa. Han som ett tag ägde tolv stycken ni vet. Förmodligen är den i behov av renovering. Som jag skrev i det förra numret så har jag sett en videofilm på hans samlingar och med svenska ögon sett så kunde de flesta av bilarna klassificeras som renoveringsobjekt. I Amerika kallas väl detta good running condition... Renoveringsobjekt eller ej - köpare lär inte saknas den dag han bestämmer sig för att sälja någon bil. Sonetterna, och då fram-

förallt tvåtaktarna, röner ett väldigt stort intresse nere i mellaneuropa.

Chassinummer 241 ägs av Bill Jacobson på Sports Car Service i Delaware. Färg och skick är okänt. Reservdelar till Sonetter lär inte vara en bristvara för den gode Bill som för övrigt äger den vit-blåa Sonett I:an med chassinummer 6. När jag besökte honom för några år sedan så hade han ett trettiotal skrotade Sonetter på gården utanför verkstaden. Vad han har Sonett I:an till? Tävlingsbil. Förstås.

Gör-det-själv tips!

Så till sist ett litet mektips föranlett av ett telefonsamtal jag fick för en tid sedan från en förtvivlad gör-det-självare: Palla upp bilen ordentligt när du byter trösklar. Vår gör-det-



Här ser vi Bill Jacobssons vita Sonett I med en blå fartlinje i mitten. Bilden togs 1996 på det ganska regniga Vintage Saab Convention i Lake Placid, Ny av Brian W. Thomas.

självare hade plockat bort dörrarna på sin Sonett och sedan lyft upp den på några slumpmässigt utplacerade pallbockar. Sedan skar han bort den ena sidans inner- och yttertrösklar. Inte nog med detta. Han skar bort en bit av golvet också varefter han svetsade i ekonomiplåtar innan han svetsade dit de nya inner- och yttertrösklarna som jag hade tillhandahållit honom med. När detta var klart upprepades proceduren på bilens andra sida. Golvet och trösklarna lackerades varefter dörrarna monterades. Tyvärr gick de inte att stänga. Vad kan vi då dra för lärdom av detta? **1.** Såga aldrig bort mer än du för tillfället behöver. **2.** Bygg en jigg eller fixtur. Alternativet är att göra en ordentlig uppallning. **3.** Tillverka sidosträvor vilka monteras i dörrhålen.

Om man inte har tillgång till en or-

dentlig fixtur eller jigg så är mitt förslag på detta tema att man använder en träregel med dimensionen 120x100 och placerar den längsgående på högkant under bilen så att torped och bakaxeltunnel vilar på den varefter chassit inte kommer att säcka ihop. På köpet erhålles rätt god åtkomlighet. Att byta trösklar brukar innebära en hel del svetsning i tröskelinfästningarnas närhet. Den här sidoplåten som ligger under karossidan bakom dörren brukar vara dålig liksom den främre sidoplåten. För att inte tala om tröskelgavlarna. Där ligger det två plåtar omlott. Ännu värre är det med de främre hjulhusen framme vid torpeden. Där ligger fyra (!) plåtar omlott. Ofta slutar det med att man lyfter av karossen och strippar chassit, svetsar, blåstrar och målar. Helrenovering kallas detta. Kan ta 10 år i anspråk. Det har gjort det i mitt fall... □



Saab Fasett

Den i flera nummer av Sonettvärlden omskrivna Saab Fasett ses här från ett klipp ur Teknikens Värld, då bilen var nybyggd. Mannen som stolt visar upp skapelsen är konstruktören och byggaren av bilen, Sigvard Sörensen, Trollhättan.

Medlemsavgiften 1998

Är det bara redaktören som tycker att tiden går snabbare ju mer åren går? Det är nu dags att förnya medlemsskapet i Club Sonett Sweden genom att betala 1998 års medlemsavgift. Vi uppskattar att ni gör det vid kommande månads-skifte dec/jan. Därför bifogar vi ett inbetalningskort med nummer 4/97 av Sonettvärlden.

Årsmötet 1997 beslöt att medlemsavgiften för 1998 ska vara oförändrade 125:-. Postgirokontot är 358730-0, det är förtryckt på avin. Det kan också vara ett lämpligt tillfälle att beställa några klubbdekaler (klistermärken) á 10:-, tygdekaler á 25:-, 4 vykort á 15:-, samlingsmappar á 40:- eller varför inte en affisch á 40:- eller en T-shirt á 90:-. Alla priser inkl. frakt, vid T-shirt beställning ange storlek L eller XL.

Vår kassör ber Dig också att skriva tydligt och komplett samt påpeka eventuella ändringar/kompletteringar vad gäller adress och bilinnehav. Kolla om det stämmer i matrikeln i detta nummer.

Dags för lite tjat!



Vi har förut informerat er om den utmärkta skrift som MHRF/Folk-sam gett ut och som heter "Brand, våra historiska fordons värsta fiende". Den visar på ett bra sätt både hur man förebygger brand vad gäller t.ex. garagering och hur fordonen ska vara utrustade för att minska risken. Trots att den var gratis, bara ni hörde av er, så blev vi inte direkt nedringda och brevbäraren behövde inte heller gå extraturer. Skriften är på 16 sidor i samma format som Sonettvärlden.

Nu inför renoveringsperioden så är det definitivt skäl igen att fråga er om ni ändå inte ska se till att skaffa denna broschyr, den är fortfarande gratis! Förresten är den lika informativ även om man nu inte tänker renovera sin bil. Visst vore det väl tråkigt om något händer ert samlarfordon, bara för att ni inte vidtagit de enkla åtgärder som föreslås för att förebygga brand. Ett bra tips för Sonetten specifikt är dessutom att se till att polerna på batteriet är täckta, de ligger nära tanken och dessutom börjar Svensk Bilprovning kolla detta extra noga.

Hör av er till tidningens adress, se sid 3, så sänder vi er omgående broschyren.

Årsmötet 1998 blir preliminärt den 4 april i Göteborg, se kallelse i Sonettvärlden 1/98.

Nordiskt Motorhistoriskt Annonsblad

Ännu ett år börjar närma sig sitt slut och annonsbladet för 1997 ligger och väntar på att ni ska beställa det. Det är som vanligt innehållsrikt med många annonser och artiklar om vår hobby.

Ring Jan-David Skavén, 08/93 15 65 så skickar han ett ex. utan kostnad.



The SAAB Owners Club

of Great Britain Limited

V.A.T. No. 131 4865 79

Associated with the R.A.C.

President: Erik Carlsson

Please reply to:-

Vice President: Pat Moss-Carlsson

INTERNATIONAL 1998

HERITAGE MOTOR CENTRE
GAYDEN
NR. WARWICK
ENGLAND

30 JULY TO 2 AUGUST

CLOSE TO SHAKESPEARE COUNTRY
AND THE COTSWOLDS

CAMPING AND CARAVANNING
AVAILABLE ON SITE

FOR FURTHER INFORMATION PLEASE TELEPHONE/FAX/WRITE TO:

PETER TURNER
236, STRAIGHT ROAD
LEXDEN
COLCHESTER
ENGLAND
CO3 5DU

TEL/FAX: 01206 563976

FOR INFORMATION ON LOCAL ACCOMMODATION TELEPHONE/FAX/WRITE TO:

MIKE AND HILARY PHILPOTT
1, ORIEL WAY
BRACKLEY
NORTHAMPTONSHIRE
NN13 6DR

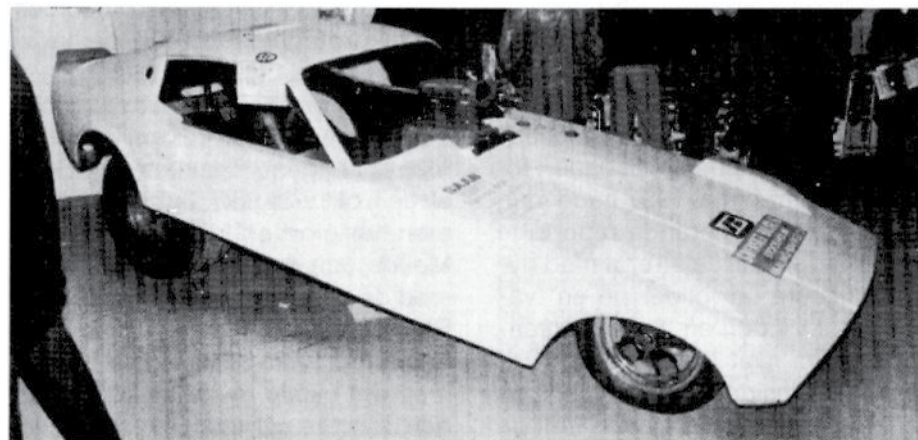
TEL/FAX: 01280 705369

Chairman: Colin A. Wallace

Registered Office: 28 Kenwood Park Road, Sheffield, S7 1NG

det skrivs om oss och våra bilar

av Jan-David Skavén



Start & Speed

Kommer ni ihåg att vi i förra numret berättade om den 20 år gamla artikeln vi fick av Inge Ivarsson, vilken berättade om en Sonett dragster. Tyvärr hade vi inte plats att visa bilden, men det gör vi nu istället. Håll till godo, Olavi "Byggmästaren" Knuutinens Sonett dragster! Är det förresten någon som vet vad det blev av ekipaget?

Modell Fahrzeug

I nummer 3, 1997 står det en hel artikel om Klaus Weißbauer och hans modellbilssamling, naturligtvis av märket Saab. Rubriken är "Hab Sonett im Herzen" eller "ha Sonett i hjärtat". Journalisten Andreas A.

Berse skriver på ett trevligt sätt om de många Saabmodellerna, totalt 211 olika som Klaus har. Ja, nu kanske de är ännu fler, för modellbilssamlande är något som bara fortsätter, det kommer nya modeller, nya färger och nya tillverkare. För att inte tala om att man kanske får tag på något gammalt eller sällsynt. En sådan ovanlig Sonett är den Sonett I i skala 1:43 som den schweiziske småserietillverkaren Beny Box gjort. Den är gjord i en mycket begränsad upplaga, det blev visst bara handgjorda 32 stycken. Klaus samlar också på annat med Saabanknytning, prospekt, broschyrer, skyltar och han har även en original tävlings hjälm som Erik Carlsson an-

vänt. Dessutom berättar artikeln om de två stora Saabar som Klaus har, nämligen en 900 turbo cabriolet och en Saab Sonett II V4. Det verkar ganska komplett, men alltid är det något som saknas och nu drömmer Klaus om en Saabtrampbil, inte illa för en herre som trots allt passerat de femtio...

Oldtimer Markt

Låt oss fortsätta med en tysk bildtidning och med Klaus Weissbauer, för i nummer 5 från maj 1997 hade man ett mycket imponerande reportage om Sonetten, allt illustrerat med nytagna, läckra färgbilder på en tvåtaktare, II V4 och en III:a, alla glänsande röda. Det börjar faktiskt redan på framsidan där man ser en närbild på den tyska tvåtaktaren på vägen. Sedan fortsätter artikeln av



Dieter Günther med rubriken "Nordlichter", ungefär "ljuset från norr" på 9 (nio!) sidor. Givetvis får vi oss hela Sonethistoriken till livs, med fina färgbilder av Andreas Beyer på bland annat de tre bilarna. Man tar även med de bilder som visar Erik Carlsson på Gelleråsbanan 1956 och vid rekordtagningen 1996, de har vi publicerat i nr. 1/97 av Sonettvärlden. I reportaget hänvisas dessutom till diverse litteratur om Sonetterna, prisbilden i Tyskland för Sonetter i olika skick, klubbadresser, man har gjort en intervju med Rolf Melde och man har med en spalt med de tekniska specifikationerna. Ett sådant reportage skulle man egentligen vilja återge i sin helhet, men det skulle ta för mycket plats och det vore också mycket att översätta från tyskan. En av de tre röda Sonetterna, II V4:an ägs för övrigt av Klaus Weissbauer, som är ordförande i 1. Deutscher Saab Club e.V. Artikeln har jag fått av såväl honom som av Lennart Jarenbäck och Susanne Westman, kan ni få tag på detta nummer är det väl värt mödan.

Saab Idag

I nummer 25 från den 14 augusti hade denna personaltidning i kvällstidningsformat ett helt mittuppslag om Saabfestivalen den 19-20 juli. Det är väl i sig inte att förvånas över, det är självklart att man täcker in ett sådant jätteevenemang på hemmaplan i Trollhättan. Man berättar om de olika aktiviteterna under helgen, rikt illustrerat med bilder. Själva ar-

rangemanget ska vi dock inte orda om här, för det har vi ju redan berättat om i Sonettvärlden. Däremot kan vi citera den bildtext som stod under en bild med en rad med Sonetter: "Saabs sportbil Sonett var som alltid ett uppskattat inslag i festival-sammanhang".

Bilsport

I nummer 17 från 7-20 augusti 1997 har man med ett fylligt reportage från Saabfestivalen. Men så var man ju också medarrangör till evenemanget. Håkan "Molle" Molin berättar om allt som hände, från Nordkapsrallyt och framåt. Bl.a. omnämns den Sonettägare som drabbades av ett motorhaveri i Nordnorge. Då fick han se en gammal V4 stående vid en gård. Han köpte hela bilen, skiftade motor och tog med sig växellådan i reserv. Resten gav han tillbaka till den tidigare ägaren!

Artikeln illustreras med många fina bilder av Fredrik Sjöqvist. De med Sonettanknytning är dels en fin bild på Berndt Eliassons Sonett Turbo med delar från en 900 Aero, dels en bild på en röd Sonett I på provbanan. Vidare en bild på en välbyggd, belgisk radiostyrd Sonett III modell samt slutligen en bild på en lika gul engelsk Sonett III, dock i full skala, ägd av David J. Batchelor. Bilen som är från 1971 och påstås vara enda engelska Sonetten, ägdes ursprungligen av en kvinnlig kapten i US Airforce vilken tjänstgjorde på en engelsk bas. Den är efter renovering i ett mycket fint skick.

Nostalgia

I nummer 5, september-oktobernumret återfinns ännu en trevlig artikel från Saabfestivalen, skriven av samma team som i Bilsport ovan, men så hör dessa tidningar också till samma tidningsförlag Albinsson & Sjöberg. Torsten Åman som var speaker under festivalen berättade att "av sportbilen Saab Sonett tillverkades 10219 bilar, varav 325 ägs av medlemmar i Sonettklubben". Nostalgia har med en bild på den Flygande Tunna, J29 som är Sveriges enda som fortfarande flyger efter renovering. Men så har man med lite av varje i tidningen, både flyg, bilar, tåg och båtar, bara de är gamla. En bild har man även med på Hasse Eklunds gröna tävlingssonett med öppen huv. Publiken flockas runt den som flugor på en sockerbit. Men det kan man förstå, det är ju en av världens snabbaste Sonetter... Dessutom visas på den nya modellen av Sonett I, gjord av Tin Wizard i skala 1:43. Det är en blå som visas, men den finns även att köpa i en vit och en röd version. Pris 965:-, kan man köpa 10-pack?!

Katrineholms Kuriren

Den 25 augusti hade man en Sonett redan på första sidan, och inte vilken som helst utan Christer Melvinssons gula Sonett II V4 från 1969 vilken vann på Saabfestivalen 1997. Rubriken under bilden börjar jag dock bli lätt trött på, nämligen "En så nätt Sonett". Fortsättningen får mig dock att pigga

till: "Den är blank om nosen och gul som solen och precis så läcker som bara små sportbilar kan vara. Fyra år av kärleksfull renovering har återskapat Sonetten i så nära originalskick man kan komma." Artikeln om Christers Sonett och en separat artikel med en del historik fortsätter inne i tidningen på nästan en helsida! Rubriken där är tvetydig: "En prispådd Sonett" och syftar nog mer på de två priser Christer och hans Sonett vann i sommar än att den skulle vara till salu. Förutom pris på Saabfestivalen vann nämligen Christer även en buckla på veterandagen på Ekeby flygfält, grattis! På en bild ser vi de båda bucklorna på huven och fotografen skämtade till det: "Det här är enda gången det får bli bucklor på bilen". Christer replikerade dock snabbt: "Det blir inga bucklor på en plastkaross, den spricker".

Annars berättar han om sin renovering under fyra år och det låga miltalet, 9000 mil och hur det är att köra den. Lite smärre faktafel i artikeln står vi ut med, journalisten Lena Wistrand har gjort ett bra arbete. Hon har som sagt även med en separat artikel om bakgrunden till Sonetterna och givetvis lägger hon viss tyngdpunkt på det som berör Katrineholt. För att ha ett bra underlag citerar hon Motorhistoriskt Magasin som 50-årsjubiléet till ära har gjort en fin, inbunden bok med historik, men det får vi berätta om separat. Tack Christer för tidningen, den bilen är väl värd artikeln.

Min bil

I nummer 2 har Saabs kundtidning förstås en fyrsidig artikel om festivalen i somras med rubriken "Full fart på 50-årskalaset". Jag ska inte skriva så mycket om vare sig festivalen eller artikeln, för ni var väl i Trollhättan och om ni mot förmodan inte var det så har ni väl säkert läst om den i förra numret av Sonettvärlden?! Nej, jag vill bara nämna att man hade en färgbild på en del av alla de Sonetter som åkte till festivalen, tagen inne vid provbanan. Bildtexten under löd "Med tanke på att mindre än 11.000 Saab Sonett tillverkades, var antalet stort på Jubileumsfestivalen."

Motormagasinet

Denna tidning i kvällstidningsformat kanske inte så många av er kommit i kontakt med. Det är förstabeligt, för den distribueras mest till olika företag inom motorbranschen, som bilverkstäder, bensinstationer, handel och industri av bilar, reservdelar, maskiner och verktyg. Tidningen har mycket reklam för olika produkter, varvat med en del intressanta artiklar. I nummer 11 från den 11 juni 1997 fann Thomas Gustavsson i Vimmerby en artikel med temat "Saab fyller 50". Vi vet ju av egen erfarenhet från Club Sonett Sweden att ett jubiléum väcker extra intresse och Saab har verkligen lyckats med att föra ut budskapet om sitt 50-årsfirande som biltillverkare. Artikeln behandlar Saabs historia och nämner en del viktiga personer i utvecklingen som

Sixten Sason och Gunnar Ljungström, tar upp viktiga innovationer som självreparerande stötfångare, strålkastartorkare, stolsvärme, tvåkrets bromssystem, olika motorstyrssystem och det totala säkerhetstänkandet. Så småningom kommer den osignerade artikeln även in på de olika modellerna. Om Sonetten sägs det bland annat att "Den första riktiga sportbilen från Saab var Sonett Super Sport, en tvåsitsig experimentvagn ursprungligen framtagen för banracing. Bilen byggdes endast i sex exemplar och hade sina största framgångar på olika bilutställningar. Tio år senare kom Sonettnamnet tillbaka, denna gång som beteckning på en serieproducerad sportbil. Först kom Sonett II, formgiven av Björn Karlström och byggd av ASJ. Från början var den utrustad med tvåtaktsmotor som dock ersattes av Saab V4-motor. 1970 lanserades Sonett III med helt ny design av Sergio Coggiola i samarbete med Saabs egna formgivare. Sonett III byggdes fram till 1974. Totalt byggdes endast 10.200 bilar under namnet Sonett och idag har de blivit samlarobjekt."

TV1

Den 9 oktober hade Lilla Magasinet med några minuter på bästa sändningstid före Aktuellt om en veteranbilstävling i Vaxholm. Jag hade inte en aning om innan, att en av veteranerna skulle vara den vita Sonett I:an från Saabs Museum. Desto mer glädjande att både se den åka på slingan och få se den i närbild i TV, även om det som sagt

var ett kort inslag. En kille i sexårsåldern kommenterade den med "tit-ta vad häftig", men var något undrande över rattplaceringen.

Auto Bild

I nummer 39 från den 26 september har denna schweiziska biltidning en artikel med rubriken "Nordlichter für die Schweiz". Den handlar såväl om nyförsäljningen i Schweiz av Saab (över 20000 Saabbilar finns på Schweiz gator) som om Saab Club Schweiz. Allt illustrerat med en stor bild på en orange III:a med uppfällda lampor. Man nämner även, att den dåtida schweiziska Saabimportören Paul Macchi till och med tävlade med en tidig II:a med ch.nr. 5. Vi hoppas kunna återkomma betydligt utförligare till den bilen så småningom. Tack Lennart Jarenbäck för tidningen.

Auto illustrierte

Lennart passade även på att sända mig nr. 9/97 av denna tidning. Det förvånar mig inte, för att han är en flitig medarbetare vet vi sedan förut och när nu denna tidning hade ett 14 (!) sidors Saabreportage så fanns det all anledning att även informera er om det. Artikeln handlar om såväl nybilsförsäljning som historik. Bl.a. har man med en fin färgbild på en 9-5 i kombiversion, en helt omaskerad prototyp. Om vi annars håller oss till det historiska så har man med hela den välkända kavalkaden av tidigare modeller, från Ursaaben och framåt. Man visar även en bild på en bil som aldrig serieproducerades, näm-

ligen Catherinan. Samt förstås på de Sonetter som faktiskt producerades, från I:an och framåt. Några sidor visar delar av tävlingshistorien, med bl.a. stor bild på Erik Carlsson med sin fru Pat Moss. De tävlande dock aldrig tillsammans, vilket kanske var bäst för familjefriden. Man kan inte bli annat än imponerad över en sådan omfattande artikel. De tycks faktiskt förekomma oftare i utländska tidningar än i svenska av någon outgrundlig anledning. Kanske Saab är för vanlig för att det ska vara spännande att skriva utförligt om den här?

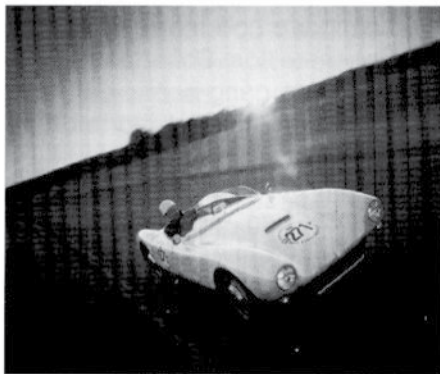
Automobil

De som skaffade sig nummer 8 från november 1997 är att gratulera. I detta nummer presenteras Sonetten på ett femsidors färgreportage, skrivet av Bosse Andersson. Ja, faktiskt inte bara av honom, för man kunde även finna artikeln som jag skrev om jubiléumsfestivalen sommaren -97 och som vi redan publicerade i 3/97 av Sonettvärlden. Dessutom fanns det med bilder av vår egen hovfotograf Kjell Wihlborg från festivalen, bl.a. på Hasse Eklunds tävlingssonett. Annars hade Bosse tagit bilderna som illustrerade artikeln och de visade två mycket representativa bilar, nämligen Åke Olssons vita tvåtaktssonett och Thomas Gustavssons röda Sonett III.

För att ni som kanske missade numret ska få en möjlighet att läsa artikeln kommer vi att publicera den i ett kommande nummer av Sonettvärlden, det är den väl värd.

Motorhistoriskt Magasin

Denna publikation är normalt sett medlemsskriften för MHS, Motorhistoriska Sällskapet i Sverige. På grund av Saabs 50-årsjubileum 1997 har redaktören Per-Börje Elg i samarbete med Saab Automobile AB gjort en inbunden specialutgåva på dryga 100 sidor. Den behandlar alla modeller årsmodellvis och börjar förstås med Ursaaben. Ja, egentligen börjar den med Sonett I, för på omslagsbilden visas den läckra färgbilden på den vita Sonett I:an, vil-



ken också finns på Saabalmanackan för 1997. Annars är bilderna i svartvitt i hela boken. Så småningom kommer man fram till Sonett I:an även inne i boken och vi kan följa den för oss välkända historien där vår hedersmedlem Rolf Mellde var den drivande kraften. Precis som för de andra modellerna finns en spalt med tekniska detaljer. Självklart avhandlar man även de andra Sonetterna årsmodellvis samt Quantum Saab, det amerikanska försöket till sportbil på Saabkomponenter vilket fick tummen ned av Saab i

Sverige. I slutet av boken finner vi även några sidor med Saab - händelser och statistik under 50 år, de viktigaste rallysegrarna samt Saab - produktion per kalenderår 1946-1996 för alla modellerna. En bra bok för kalenderbitare, kanske hade man önskat fler bilder i färg.

Saab, 50 år på väg

Så heter nästa jubileumsbok, skriven av Eric Dymock. Denna bok på nästan 200 sidor är mer inbjudande än den förra med alla sina färgbilder. Speciellt vill jag nämna de oerhört läckra färgbilderna som är tagna på den blå Sonett I:an i en annars grå fabriksmiljö. Däremot är bildtexterna konstigt placerade i förhållande till bilderna och just när det gäller den blå I:an till och med felaktiga på ett ställe då man hävdar att

I:ans instrument är i en 96 Sport. Författaren sätter ofta in Saabbilarna i ett tidshistoriskt perspektiv, som exempel kan jag nämna att vid I:an finns det även en bild på en Volvo P1900, även den en sportbil från 50-talet med glasfiberkaross.

Givetvis behandlar även denna bok alla Saabs modeller, men för att hålla oss till Sonetten är rubriken "Sonett och andra försök". Eric Dymock avhandlar såväl Catherinan som Formula Junior men han är så kritiskt till framförallt Sonett II, såväl tvåtakt som V4 att man undrar om han inte tycker att även dessa var försöksbilar. Han citerar med nöje den mycket elaka artikeln från Road & Track 1968. Det gör för övrigt även Per-Börje Elg i Motorhistoriskt Magasin ovan. Smaken är ju olika och jag vill på intet vis hindra Elg och Dymock att vara elaka mot II:an. Men man undrar stilla, om de överhuvudtaget sett och kört en tvåtaktssonett eller en V4 innan de glatt citerar en snart 30 år gammal och mycket från test. Jag är förvisso part i målet, men jag måste erkänna att jag blir lika glad idag som för tjugo år sedan då jag ser designen på min Sonett V4. Att sedan bilutvecklingen sprungit förbi Sonetterna är helt naturligt, man måste se på dessa bilar som de samlarfordon de numera är.

I slutet på boken finns tecknade bilder i färg på alla Saabs modeller med tekniska detaljer liksom sak- och namnregister. Korrekturläsningen skulle kunna varit bättre, men i stort är ändå boken både köp- och läsvärd och den har en given plats i bokhyllan vid "S" som i Saab. □

*Nu är det
Jul igen!*



*Men boka redan nu
torsdagen och fredagen
den 21 och 22 maj 1998
för Sonettklubbens
vårträff!*

*Den helgen, som är
Kr. Himmelsfärdshelgen,
är stora saker på gång
för oss Sonettägare i trakterna av
Odensbacken i Närke.*

Berndt Eliasson

Köp - Sälj - Byt

SONETT



Säljes

Saab Sonett III, 1973.
Jack Carlsson, 2453 North 86th Street, Wauwatosa, WI 53226, USA
Tel. (414) 475-0532
Fax (414) 475-1911
e-mail: datawright@execpc.com

Saab Sonett III, 1974, grön, 14264 mil, från Colorado med torrt klimat, fotbollsfälgar, bra inredning och säten, allt mekaniskt fungerar men bör ses över innan bilen tas i bruk. Kan skicka färgbilder på bilen, motor och interiör. Servicemanual och verkstadshandbok medföljer. Pris \$ 3300
Doug Taber, P.O. Box 337, Pacific Grove, Calif. 93950, USA
Tel. 0091 408-375-8167
Fax 0091 408-375-8108

Sonett II V4 1968, röd. Utställningsskick. Endast sommarkörd. Varmgarage. Underrederbehandlad. Service varje höst. Motor och växellåda är helrenoverade, har gått c:a 1000 mil. Bör ses! Pris: 86000:-
Lars Kahlin, tel. 0157-20116

Nyttillverkade 2 tums rostfria avgassystem till Sonett III.
Roland Klaesén, tel. 0495-30108

Modellbilar, leksaksbilar, och byggsatser, nästan alla Saab: 92, 93, 95, 96, Sonett, 99, 900 cab, 9000 och 9-5. Ca. 130 olika modeller. Jag kan sända en utförlig lista.
Stor samling prospekt, Saabmagasin, intern litteratur, böcker, posters från 1950-1995. Samma modeller som ovan (ej 9-5). Nu med 30-50% rabatt!

-En komplett samling originaltidningar av Saab-Linköpingmagasinet "VIPS" (VI På Saab). Totalt 159 tidningar från 1/1951-11/1972. Endast nr. 5/60 saknas.

-Saab-Classic Kalender för 1998 med 12 olika äldre Saabmodeller, varav en Sonett II V4. DM 21/st + frakt DM 12/st.

Wolfgang Schmel, Ertlweg 3, D-83677 Greiling, Tyskland.
Tel. 00949 (0) 8041-70880, fax 00949 (0) 8041-1273

Beg: Golvväxeldetaljer Sonett III (bl.a. vxllådsfäste), beg. bakfjädrar Sonett III, instrumentpanel Sonett III 73-74 m.m.

5 stycken fina JP-fälgar (7422389) säljes komplett med kåpor och bult. (Original tillbehör för Sonett. Fanns originalmonterade på vissa 70:or).

Nytt: Nya avgasrör och bakre ljuddämpare till Sonett II och V4. Div. gummilister, belyningsdelar, extraljus och orange sidomarkeringsljus till III:an m.m.

Mats Jonsson, tel. 0150-12904 eller 0704-534518

Hastighetsmätartavla, Sonett III, graderad i km/h, att klistra över befintlig. 150:-/st.

Thomas Gustavsson
tel. 0492-13039

Sonett II V4.

Objekt under renovering.

Tel. Bost. 0495-405 95
Arb. 0495-151 09

Köpes

Till Saab Sonett III-70: Luftrenare, hastighetsmätare inkl. trippel. Växellåda eller enbart slutväxel.
Kjell Isaksson, tel. 044-635 10

Bytes

Finns det någon i klubben som vill byta sin Sonett II:a till en III:a? Jag har en 73:a - importerad 1990 från Californien. Jag har bytt till nytt bakre golv samt monterat ett drag som är godkänt för 500 kg. Lite lackskador på karossen men i övrigt i hyfsat skick. Den är omlackad i USA i gul färg. Originalfärgen har varit brandgul/orange. Bytesaffär utan mellanskillnad diskuteras gärna.

Christer Gebo

tel. 0520-13342 bost.
0520-494203 arb.

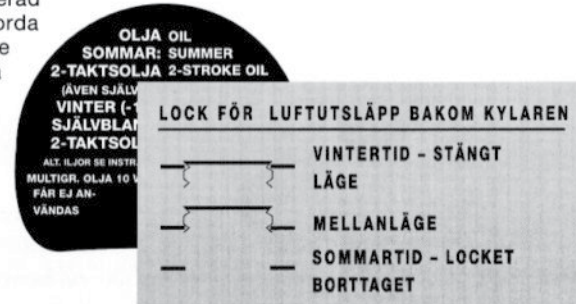
Du som ringde in din annons och ej finner den här, hör av dig igen så tar vi in den i 1/98!

Dekaler till äldre Saabar!

Den vänstra dekalen är placerad på oljetanken på separatsmorda Saab-motorer - Sport, Monte Carlo/Sonett 2-t - vit text på svart botten.

Den högra dekalen skall sitta på de runda öppningsbara locken i motorrummet på kortnos-saabarna - svart text på gul botten (finns även med engelsk text).

Berndt Eliasson
Tel. 019-45 10 13



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, **OBS! Nytt PG-nr. 487 74 84-8**

Gör reklam för Sonettklubben

Köp klisterdekal eller tygmärke

och pryd Din bil och Dina kläder.

Tygdekal 25:-

Klisterdekal, en stor och en liten 10:-

Vykort, 15:- för 4 st. 25:- för 8 st.



Modellbilar

Skala 1:87, Sonett II och Sonett II V4 från Autosculpt. Pris 60:-/styck

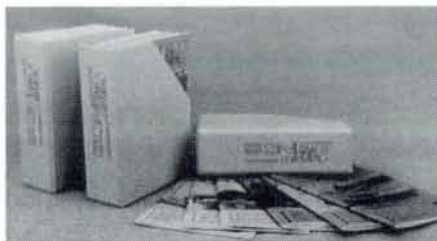


Jubileumsaffisch 30x40 cm

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, vykort, autosculpt eller T-shirt".